

RELATÓRIO E CONTAS 2000



Elçin Özkan Kendes Barberi Kocaeli



RELATÓRIO E CONTAS 2000

ÍNDICE

Órgãos Sociais

Relatório de Gestão

1. Enquadramento Global da Actividade da Carris	9
2. Serviço Prestado	17
3. Recursos Humanos	24
4. Recursos Materiais e Tecnologias	28
5. Recursos Financeiros	33
6. Resultados Económicos do Exercício	36
7. Evolução Prevista	42
8. Proposta de Aplicação de Resultados	43
9. Considerações Finais	43
Anexo ao Relatório de Gestão	44

Contas do Exercício	45
---------------------	----

Relatório e Parecer da Sociedade de Revisores Oficiais de Contas	65
--	----

Certificação Legal das Contas	69
-------------------------------	----



ORGÃOS SOCIAIS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

Vice Presidente

Luciano Ramos Matias

Secretário

Manuel Antunes Vicente

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Helder Jacinto de Oliveira

Vogais

Alfredo Jorge Cristovão Carvalho

João Francisco dos Reis Simões

Maria Adelina Pinto Dias Rocha

António de Carvalho Santos e Silva

SOCIEDADE DE REVISORES OFICIAIS DE CONTAS

RRR - Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues

& Silvério Rodrigues, SROC nº 88 representada

pelo sócio Leontino Raimundo Aleixo - ROC nº 98

DIRECÇÕES, OUTROS ORGÃOS DE 1ª LINHA E GABINETES

Direcção Técnica e de Aprovisionamento

António Augusto Inácio Parente

Direcção Comercial e de Estudos de Mercado

António Carlos Pinheiro Quaresma

Direcção de Coordenação de Operações

Élio de Jesus Morais Serra

Direcção Financeira

Luís Alberto Caetano Trindade

Direcção de Manutenção

José António Freire da Fonseca

Direcção de Pessoal

Pedro Licínio Brandão Martins Pereira

Estação de Santo Amaro

Maria Alice Garcez P. Rodrigues de Almeida

Estação de Cabo Ruivo

Henrique Manuel Gerales

Estação de Miraflores

Maria João Garcia Branco

Estação da Musgueira

Elisabete Gonçalves Proença

Estação da Pontinha

Norberto Fernandes Silva

Gabinete de Secretariado Geral

Luís Miguel Vale do Couto

Gabinete de Contencioso

Manuel Antunes Vicente

Gabinete de Controlo Interno e Auditoria

Carlos Raúl da Silva Sousa Bentes

Gabinete de Informática

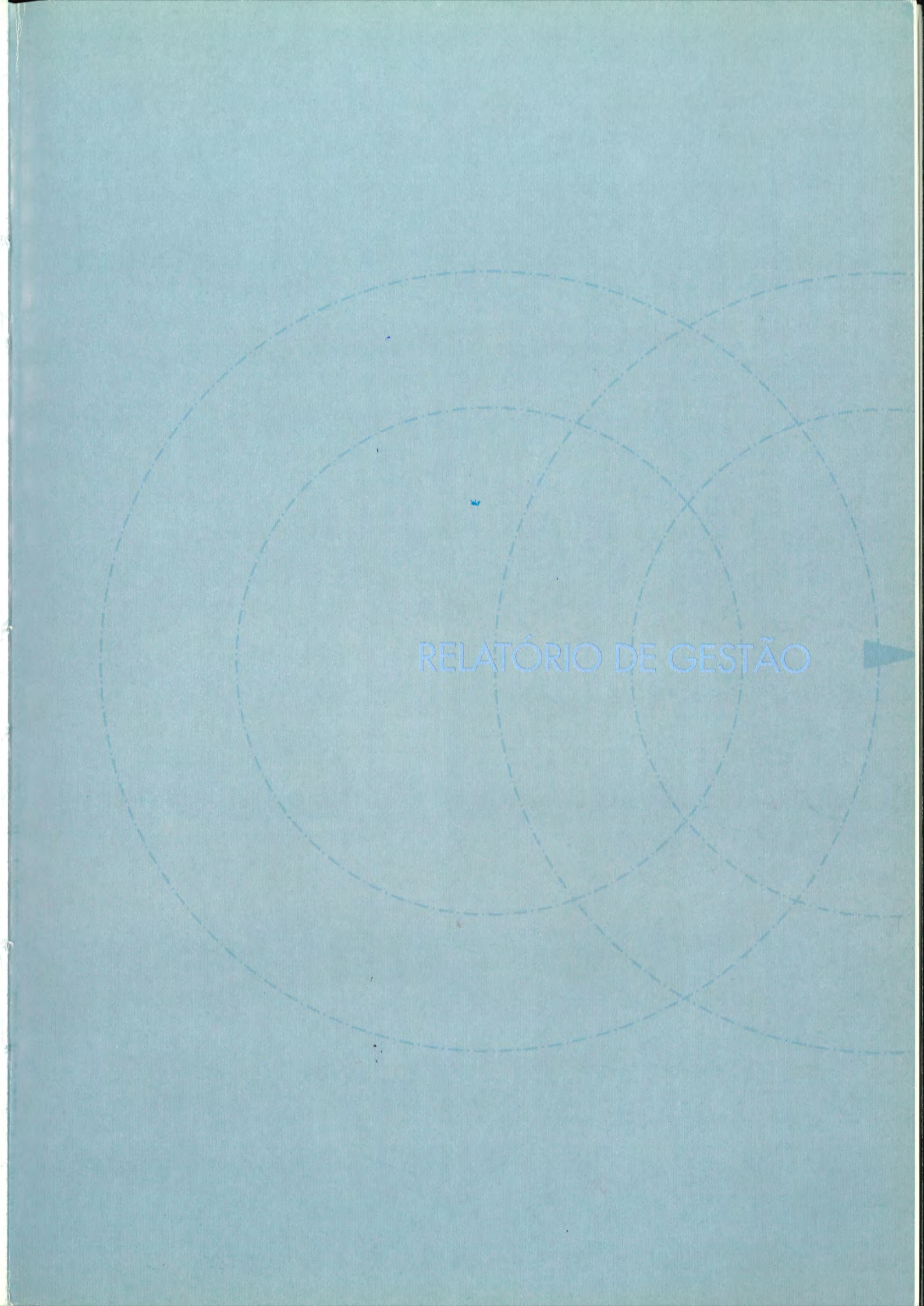
Carlos M. Vasconcelos Figueiredo

Gabinete de Qualidade e Organização

José Matos Penaforte

Gabinete de Seg./Autoridade de Seg. da Exploração

Álvaro Soares de Azevedo

The background of the cover is a solid teal color. Overlaid on this are several large, thin, light-blue dashed circles that overlap each other. On the right side, a solid teal triangle points to the right, partially overlapping one of the dashed circles.

RELATÓRIO DE GESTÃO



1 ENQUADRAMENTO GLOBAL DA ACTIVIDADE DA CARRIS

1.1 OPÇÕES ESTRATÉGICAS

Com vista a, designadamente, aprofundar a necessária articulação entre as várias Empresas do sector transportador de passageiros que integram a área empresarial do Estado, entenderam as Tutelas adiar para o mês de Setembro de 2000 a concretização dos vários ajustamentos que foram julgados oportunos introduzir nos respectivos órgãos de gestão. No caso da Carris o Conselho de Administração foi parcialmente reconduzido.

Esta recondução parcial, que se traduziu na substituição de apenas um dos seus cinco membros, permitiu, por um lado, que se renovasse a natureza da indispensável discussão no interior do órgão, mas facilitou, por outro lado, que fosse assegurada a continuidade da orientação estratégica que vem sendo seguida desde o início do mandato anterior.

Tal orientação está evidenciada nos relatórios anuais que vêm sendo elaborados e tem a sua raiz, como se sublinhou em diversas ocasiões, na proposta de contrato-programa elaborada em 1997.

Recorda-se, uma vez mais, os objectivos que sustentam a mencionada orientação:

- Contribuição activa, em ligação com o Governo, as Câmaras, em particular, a Câmara Municipal de Lisboa, e os outros operadores para o desenvolvimento e concretização de uma visão integrada do Sistema Multimodal de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa;
- Redução gradual do desequilíbrio económico e financeiro da Empresa através do acréscimo de passageiros transportados, do aumento real das tarifas, da contenção e redução programada de custos e da adopção de medidas de reestruturação financeira;
- Melhoria acentuada da qualidade do serviço a prestar com base na renovação da frota, na resposta dinâmica a solicitações de procura, no acréscimo de informação a fornecer aos nossos clientes e na garantia da regularidade do serviço.

No relatório do último ano foram sublinhadas as situações em que foi possível fazer corresponder a evolução da Empresa aos objectivos estratégicos que



ficam enunciados. Igualmente foram anotadas as áreas em que, apesar dos esforços isolados ou articulados que foram desenvolvidos, se ficou aquém das metas prosseguidas.

Colocaram-se, entretanto, algumas expectativas no que toca à possibilidade de, na sequência do processo de institucionalização das Autoridades Metropolitanas de Transportes, virem a ser tomadas medidas que, sem hostilizar o transporte individual, atribuísem ao transporte colectivo a prioridade que, razões ligadas à coesão social, ao ambiente e à mobilidade nas áreas urbanas, de algum modo exigem.

Infelizmente o processo relativo àquela institucionalização enfrentou dificuldades que, de momento, parecem insuperáveis.

Os atrasos correspondentes impediram que se pudesse avançar com políticas mais activas que motivassem uma alteração significativa na tendência que se tem observado nos últimos anos na distribuição modal a qual pende para o transporte individual.

Em face da tendência que fica assinalada o transporte público continuou a perder passageiros. Isto apesar dos enormes investimentos que têm sido realizados os quais introduziram melhorias significativas na qualidade dos serviços oferecidos pelos diversos modos.

No ano de 2000 assistiu-se ao aprofundamento da discussão do projecto de regulamentação comunitária que tenderá a introduzir no sector do transporte público urbano uma nova disciplina de cariz liberalizador. As últimas discussões havidas sobre esta matéria apontam para a institucionalização para breve de um novo enquadramento comunitário que deverá vir a consagrar um conjunto inovador de normas apelidado, no projecto de regulamento, de "concorrência controlada".

Independentemente da natureza da solução que vier a ser consagrada pela Comissão e pelo Parlamento na sequência da discussão que está em curso, pode afirmar-se que o novo enquadramento representa para as empresas do sector, sejam públicas, sejam privadas, um enorme desafio.

Cientes de que as mudanças a operar virão a ter efeitos de carácter estrutural na organização sectorial e, em particular, na organização e gestão das empresas, entenderam os responsáveis pela CARRIS desenvolver ou associar-se a um conjunto de iniciativas destinadas, por um lado, a dilucidar e

influenciar a natureza das mudanças em curso e, por outro lado, a planear eventuais actuações que preparem a Companhia para o novo ambiente concorrencial. Entre as referidas iniciativas podem destacar-se:

- A organização em Fevereiro de 1999 e Janeiro de 2001 de dois seminários sobre o tema "Nova regulamentação europeia de transporte público" para os quais foram convidados responsáveis por organismos de enquadramento do sector, quadros das empresas do sector e dirigentes de organizações representativas dos trabalhadores. O primeiro seminário foi organizado pela CARRIS enquanto o segundo se traduziu numa organização conjunta da CARRIS e do Metropolitano de Lisboa;

- A intervenção activa, a partir de 1999, no Grupo de Trabalho das Grandes Metrópoles, o qual é constituído, para além da CARRIS, pelas Empresas de Transporte Público de Barcelona, Paris, Bruxelas, Londres, Roma, Atenas e Berlim. Este Grupo, que ainda se mantém em actividade, elaborou e aprovou um documento, já entregue, designadamente, à Comissão de Transportes e a membros do Parlamento Europeu, no qual se chama a atenção para as especificidades do transporte público nas grandes cidades, para os problemas historicamente defrontados pelas empresas de transporte que aí desenvolvem a sua actividade dominante e para a necessidade de a nova legislação a aprovar ter em conta, não apenas tais especificidades e problemas, mas ter de ponderar os adequados períodos de transição que facilitem a preparação das empresas para actuar em novo contexto;

- Intervenção activa no Grupo de Trabalho, criado pelo Ministério do Equipamento Social, que tem em vista a definição de formas de actuação concertada por parte de organismos oficiais e empresas portuguesas face à discussão que está em curso, a nível nacional e comunitário, no que concerne a nova regulamentação.

Com vista a dar sentido prático às preocupações que respeitam ao processo de liberalização em curso e, simultaneamente, aprofundar questões que já tinham sido abordadas na proposta de contrato-programa elaborada em 1997 e novas questões impostas pelo decurso do tempo, entendeu o Conselho de Administração, após reflexão estratégica em que participaram mais directamente os quadros superiores da CARRIS, elaborar uma nova proposta de contrato-programa para o período de 2001-2004.

Esta proposta que, como a anterior, se destina a ser presente aos Ministérios Tutelares e à Câmara Municipal de Lisboa segue, no essencial as linhas estratégicas que constam da primeira proposta. Tem, todavia, em conta o quadro envolvente que permitiu o desenvolvimento acelerado do papel do transporte individual e constitui, de algum modo, um elemento integrador na estratégia da Empresa face ao processo de liberalização que se vem abordando. E embora o tema não seja especificamente objectivado nos documentos produzidos, entende-se igualmente que, a concretização das linhas estratégicas que estão inseridas na proposta elaborada pode contribuir favoravelmente para a consolidação de uma nova forma de cooperação com o Metropolitano de Lisboa na sequência das decisões que sobre esta matéria foram tomadas pelos órgãos gestores das duas empresas nos últimos meses de 2000.



1.2 CONCRETIZAÇÃO DAS LINHAS ESTRATÉGICAS

Dando continuidade aos objectivos estratégicos que sistematicamente têm sido sublinhados em vários documentos e ocasiões a Empresa prossegue a concretização de um ambicioso programa de investimentos. Como também tem sido afirmado este avança, por um lado, com a renovação dos meios de transporte e, por outro, com novas facilidades, normalmente apoiadas nas novas tecnologias de informação que permitem melhorar a qualidade do serviço oferecido e incrementar a produtividade. Recordam-se, sinteticamente, os principais projectos que se podem inserir nos objectivos referidos:

- Aquisição de novos autocarros articulados e “standard” sendo estes dotados de piso rebaixado, ar condicionado e de motores cumprindo as normas europeias no domínio das emissões poluentes. Foram, entretanto, adquiridos em 2000, vinte autocarros movidos a gás natural os quais entrarão ao serviço durante o primeiro semestre de 2001;
- Estudo da vida útil dos autocarros e da opção de execução de Reparações Gerais, que concluiu pela eliminação deste tipo de intervenção e pela substituição dos autocarros aos 14 anos, o que será implementado após um período de transição;
- Continuação, ainda dentro de um período de transição para uma nova etapa em que se prevê uma alteração substancial neste domínio, da política de reconstrução de autocarros que, devido ao seu estado de conservação, estão em condições de suportar esta intervenção. As reconstruções têm estado a cargo das Oficinas Gerais da Empresa;
- Aprofundamento e consolidação dos investimentos no âmbito das novas plataformas informáticas as quais, face à experiência já acumulada na Empresa, têm permitido avanços significativos na resposta a problemas de qualidade e de produtividade que são colocados pela gestão corrente e, em particular, pelos desafios da inovação. Sublinham-se a propósito, as questões exigentes resultantes do processo de transição para o EURO;
- Entrada em exploração da primeira fase do Sistema de Ajuda à Exploração e Informação ao

Público (SAE-IP) com recurso ao GPS. Recordam-se que esta primeira fase já permite localizar, em tempo real, 116 veículos da Empresa, abrindo, assim, a possibilidade de melhor gerir a respectiva frota, dar informação nas paragens aos passageiros da CARRIS e melhorar as condições de segurança a bordo dos veículos já equipados uma vez que, sem intervenção específica por parte dos tripulantes, é possível referenciar o local exacto em que o veículo se encontra;

- Preparação, na sequência do Projecto CALYPSO (OTLIS), do lançamento do concurso público para aquisição de um sistema de bilhética electrónica. Sublinha-se que a intervenção no âmbito do consórcio permite uma articulação sistematizada com os demais operadores de transporte, públicos e privados, que actuam na Área Metropolitana de Lisboa;

- Aplicação plena do projecto GIST, exemplo de desenvolvimento por técnicos e empresas nacionais de projectos inovadores, o qual, desenvolvido igualmente em articulação com outros operadores, permitiu avanços enormes no domínio de produção de horários e escalas;

- Início da exploração do projecto AMMOS no qual, mais uma vez, funcionou de forma exemplar a parceria com outras empresas (ANA, CP, Metropolitano de Lisboa, Transtejo, Parque Expo 98 e TELE-PAC). Recorde-se que este projecto já permite, através de postos fixos e da Internet prestar informação de pormenor sobre a forma de, designadamente, na Cidade de Lisboa, serem utilizados os transportes públicos.

Prosseguiram, entretanto, os esforços da Empresa, agora em coordenação aberta com o Metropolitano de Lisboa, para relançar novos projectos no domínio do alargamento da rede de eléctricos articulados. O novo espírito que foi possível introduzir no relacionamento entre os dois grandes operadores de transporte da Cidade permite augurar uma evolução favorável para este modo, o qual poderá vir a desempenhar papel de muito relevo no Sistema Multimodal da Área Metropolitana de Lisboa.

1.3 EVOLUÇÃO DO SERVIÇO PRESTADO

Apesar de se ter lançado no ano 2000 uma iniciativa emblemática para a promoção do transporte público – Um dia na Cidade sem o meu automóvel – não foi ainda possível actuar no sentido de pôr em prática uma política que privilegie, sem complexos, o recurso ao Transporte Público. Reafirma-se que a defesa do ambiente, cada vez mais sujeito a agressões que poderão ter efeitos nefastos e irreversíveis, a opção pela coesão social, tendo em conta aqueles que estão impossibilitados de recorrer ao Transporte Individual, a mobilidade e a acessibilidade nas áreas urbanas impõem que, sem ambiguidades, se defenda e concretize tal política.

Embora se saiba que responsáveis ao mais alto nível pelo Poder Central e Local procuram concretizar medidas, ainda que de carácter parcelar, que se insiram neste espírito, há conformismos e interesses instalados que impedem um progresso significativo neste domínio.

A ausência de medidas de fundo tem conduzido à invasão da Cidade pelo transporte individual com custos externos elevadíssimos que são suportados pela comunidade. Em consequência desta invasão, apesar das melhorias de qualidade que são evidentes, os transportes públicos são menos procurados e as condições de deslocação à superfície têm-se deteriorado.

Face à evolução verificada a CARRIS vê-se forçada a adaptar o seu serviço à queda da procura que se regista. Fá-lo, todavia, com grande ponderação de modo a não provocar roturas que possam degradar a qualidade do transporte público no espaço urbano.

Com a intenção de responder a novas necessidades que a evolução urbana da Cidade e da Área Metropolitana vai criando, foram concretizadas, com base em estudos internos e externos à Empresa e respondendo, muitas vezes, a solicitação específica das populações, que são a razão da existência da Companhia, várias adaptações de rede.



1.4 PREOCUPAÇÕES AMBIENTAIS

Como resulta de apreciações anteriores a Carris entende que desempenha, no quadro da mobilidade urbana, um papel fundamental na defesa do ambiente. Em coerência com esta posição de fundo a Empresa desenvolve esforços continuados com vista a que as condições em que presta o seu serviço reduzam ao mínimo a agressividade face a esse mesmo ambiente. Assim e no prosseguimento da política que vem sendo seguida a Companhia continuou a:

- Ter uma clara preocupação com a especificação dos veículos e a sua manutenção preventiva;
- Assegurar o aprofundamento da experiência com a utilização do biodiesel nos autocarros, insistindo em indagar sobre as virtualidades de desenvolver, a montante deste projecto, algumas iniciativas que possam eventualmente integrar projectos nas áreas agrícola e industrial;
- Alargar a sua participação em conjunto com outras entidades portuguesas (v.g. Instituto Superior Técnico) na experiência europeia com um autocarro movido a pilha de combustível. Como se referiu no relatório do último ano este projecto é articulado com Berlim e Copenhaga, financiado parcialmente pela Comissão Europeia e tem a intervenção de empresas alemãs e italianas;

• Lutar pela institucionalização em Lisboa da iniciativa “Um dia na Cidade sem o meu automóvel”. Como é sabido, na sequência das acções conduzidas por entidades como o Ministério do Ambiente e a Câmara Municipal de Lisboa teve lugar pela primeira vez em Lisboa esta iniciativa. Igualmente outras cidades do País decidiram nela participar. Espera-se que, como resultado desta experiência que, do nosso ponto de vista, se traduziu num êxito indiscutível e demonstrou, de forma clara, a capacidade de resposta do actual Sistema de Transportes Públicos ao desafio que lhe foi posto, sejam adoptadas medidas de política que se traduzam na defesa da prioridade do Transporte Público nas áreas urbanas.

Ainda dentro das preocupações de defesa do ambiente nas zonas urbanas a CARRIS, em articulação com um grupo alargado de outras entidades de que se destacam, nomeadamente, a Câmara Municipal de Lisboa, a Agência Municipal de Energia (AMERLIS), acaba de aderir ao projecto Altercity, promovido pela Comunidade Europeia. Este projecto conta, em Portugal, com o apoio do Ministério do Equipamento Social e do Ministério do Ambiente.

Durante o ano de 2000 foi concluído o Curso de Condução Económica e Defensiva que abrangeu a totalidade dos Motoristas da Empresa.

1.5 A PROXIMIDADE COM A POPULAÇÃO

Com a consciência plena que a população que vive e passa na Cidade é a razão de ser última da Empresa, têm-se feito esforços continuados para manter com essa população uma relação de proximidade de modo a que, simultaneamente, seja possível um melhor conhecimento da CARRIS por parte dessa população e um melhor conhecimento pela Empresa das necessidades que as pessoas sentem e manifestam sob as mais variadas formas e nas mais diversas circunstâncias. No relatório anterior deu-se conhecimento de algumas iniciativas pontuais cujos efeitos, no entanto, perduram e de outras que, pela sua natureza, se repetem de há vários anos a esta parte. Citam-se, de seguida, algumas destas iniciativas:

- Continuação da organização do “Eléctrico do Natal” no qual participaram cerca de 9000 crianças da Área Metropolitana as quais se familiarizaram com um modo de transporte que, pelas características específicas que assume em Lisboa, tem aqui um lugar único no conjunto das capitais dos Países da Comunidade Europeia. Correndo, embora, o risco da repetição, sublinha-se que a Empresa, através desta organização pretende, não apenas comemorar a época natalícia

com aqueles que mais a vivem e sentem, mas igualmente sensibilizar os muito jovens para a importância de preservar um meio de transporte que exige da parte dos seus defensores e entusiastas medidas concretas de intervenção que passam por compromissos pessoais e colectivos que implicam a disponibilidade de apoios que, por si só, a Empresa tem dificuldade em conseguir;

- Continuação do “Projecto Escolas” que promoveu a visita às Estações da Empresa de cerca de 300 jovens do 3º Ciclo de 7 Escolas.

- Na sequência da assinatura de um protocolo de cooperação entre a CARRIS e o Alto Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas que tem por objectivo realizar uma maior aproximação às diferentes comunidades étnicas através da organização de iniciativas que tendem a integra-las na sociedade envolvente, foi constituído na Empresa um Grupo de Trabalho para as Minorias Étnicas. Este Grupo desenvolveu em 2000 várias iniciativas no seu âmbito que, de acordo com a análise realizada, atingiram de forma significativa os objectivos que, neste domínio, a Empresa vem prosseguindo.



1.6 RESULTADOS ECONÓMICOS

Mais uma vez após longas e difíceis negociações só no início do mês de Junho de 2000 foi possível chegar a consenso com as organizações sindicais sobre a revisão do Acordo Empresa. Haverá que destacar quanto a tais negociações o seguinte:

- A fase conflitual foi particularmente longa e envolveu o recurso a vários períodos de greve por parte da generalidade dos Trabalhadores;

- Apesar daquela conflitualidade foi possível, pela primeira vez após 18 anos, juntar na assinatura do AEI todas as organizações sindicais que, neste âmbito, estão activas na Empresa;

- Também pela primeira vez ao fim de muitos anos foi possível negociar cláusulas de expressão pecuniária equilibradas que permitiram, em ligação com a redução de activos, sustentar o crescimento dos encargos globais com o factor trabalho.

Apesar de se ter conseguido este objectivo, que se considera positivo para a salvaguarda do futuro da Empresa e dos seus Trabalhadores, não foi possível evitar o agravamento do “déficit” devido, em particular, ao crescimento dos encargos financeiros (por influência conjugada do aumento do endividamento e das taxas de juro).

A receita do serviço público manteve-se quase estável apesar do decréscimo do número de passageiros,

uma vez que o aumento do tarifário aplicado foi superior à taxa de inflação. Este aumento acima da taxa de inflação resultou de um segundo ajustamento que teve como objectivo compensar a Empresa (e as demais Empresas do sector) pelos acréscimos de custos resultantes da evolução do preço dos combustíveis.

Em face da evolução que foi registada nos custos e nas receitas a Empresa teve um resultado negativo, no valor de 15 176 milhares de contos. O agravamento deste resultado em relação ao ano de 1999 deveu-se ao efeito conjugado do acréscimo com encargos financeiros, da redução das indemnizações compensatórias e da inexistência, ao contrário do que sucedeu no ano anterior, da anulação de provisões relacionadas com o IVA.

No ano de 2000 o esforço financeiro do Estado no apoio à Empresa voltou a crescer em relação ao ano anterior, ano em que este esforço foi o mais reduzido dos últimos anos.

Apesar do crescimento verificado não foi possível impedir o agravamento do desequilíbrio financeiro evidenciado no Balanço nem reduzir o “déficit” que, quer o Balanço, quer a Conta de Exploração, explicitam.

A proposta do contrato-programa que é referida anteriormente pretende vir a criar condições para fazer face aos desequilíbrios que ficam referidos.

2 SERVIÇO PRESTADO

2.1 REDE

REDE DE SERVIÇO PÚBLICO EM 31/12/2000

CARACTERÍSTICAS	AUTOCARROS		ELÉCTRICOS	
	2000	1999	2000	1999
Extensão da Rede (via simples - km)	640	617	49	49
Comprimento acumulado das carreiras (km)	2 043	1 995	60	60
Número de Carreiras	103	101	5	5

Em 2000 verificou-se um aumento da extensão da rede do serviço público efectuado por autocarros devido essencialmente a:

- Criação das carreiras 70, Parque Ecológico (circulação Sete Rios), e 61, entre Sete Rios e o Colégio Militar – Metro;
- Prolongamento das carreiras 109 ao Colégio Militar, 49 a Chelas – Metro, 63 ao Alto da Damaia, 60 ao Cemitério da Ajuda, 38 à Quinta dos Barros e 6 (nos dois extremos) a Santa Apolónia e ao Cais do Sodré.

Foram ainda efectuadas alterações no percurso de diversas carreiras e o encurtamento da carreira 40 que passou a ter o terminal no Cais do Sodré (e não em Alcântara).

As alterações efectuadas tiveram como objectivos principais:

- Adequar a oferta à evolução da procura;
- Procurar garantir intervalos entre veículos compatíveis com uma rede urbana de transporte público;
- Adaptar a rede às alterações do sistema viário e, em especial, à ligação dos dois troços da Av. Infante D. Henrique e ao prolongamento da Av. Estados Unidos da América.



2.2 PROCURA

PROCURA						
EXPLORAÇÃO	PASSAGEIROS (10 ³)			PASSAGEIROS – KM (10 ⁶)		
	2000	1999	Δ%	2000	1999	Δ%
Autocarros	303 234	329 243	-7,9	1 031	1 119	-7,9
Eléctricos*	22 802	25 430	-10,3	48	55	-12,7
TOTAL	326 036	354 673	-8,1	1 079	1 174	-8,1

* inclui ascensores

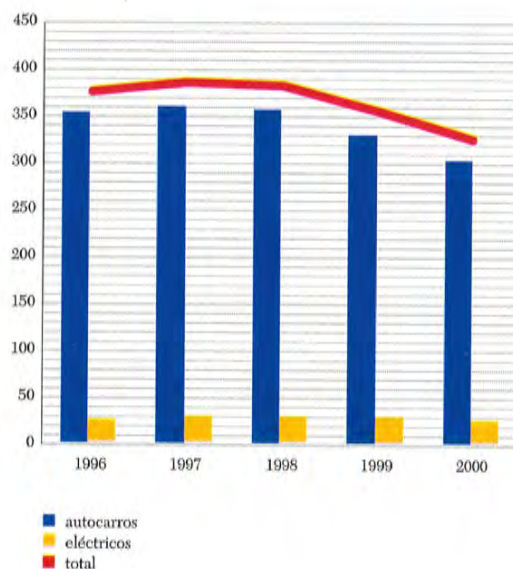
No ano de 2000, a quebra de passageiros transportados acentuou-se nas duas redes, apesar das reestruturações efectuadas nas carreiras.

As principais razões desse decréscimo foram:

- A transferência de passageiros para o metro-politano;
- A maior utilização do transporte individual, motivada quer pelo acréscimo da frota automóvel, quer pelo maior número de lugares de estacionamento pago.

A taxa de passageiros em fraude teve um aumento de 0,75% para 0,97% do total de passageiros transportados.

Passageiros Transportados (10⁶)



Lucas

2.3 OFERTA

OFERTA						
EXPLORAÇÃO	VEÍCULOS - KM (10 ⁶)			LUGARES - KM (10 ⁶)		
	2000	1999	Δ%	2000	1999	Δ%
Autocarros	43 682	45 532	-4,1	4 036	4 185	-3,6
Eléctricos*	2 215	2 411	-8,1	180	196	-8,2
TOTAL	45 897	47 943	-4,3	4 216	4 381	-3,8

* inclui ascensores

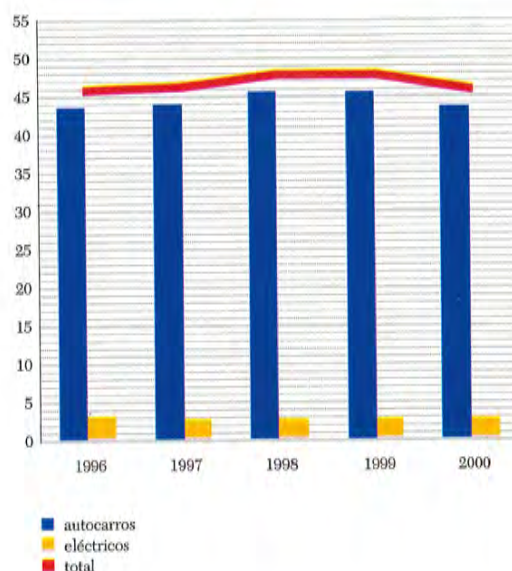
O número de veículos-km registou uma variação de -4,1% em autocarros e -8,1% em eléctricos. No global da rede o decréscimo foi de 4,3%.

A oferta expressa em lugares-km teve um decréscimo de 3,8%, com variações negativas de 3,6% em autocarros e 8,2% em eléctricos. A discrepância entre as variações dos dois indicadores da oferta resulta da flutuação da lotação média dos veículos utilizados. Nomeadamente, na rede de autocarros houve uma subida da lotação média de 91,9 para 92,4 devido à maior utilização dos autocarros articulados e Mercedes e menor utilização de autocarros médios e minis.

As causas mais importantes para a variação negativa da oferta foram:

- O reajustamento da oferta às diminuições de procura que se verificavam nos vários períodos do dia útil e ao fim de semana;
- A racionalização da oferta com base na articulação com o serviço do metropolitano;
- Os períodos de greve que ocorreram entre Fevereiro e Junho de 2000;
- O menor número de dias úteis.

Veículos - Km (10⁶)



2.4 QUALIDADE DE SERVIÇO

2.4.1

VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO

VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO			
EXPLORAÇÃO	VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO (km/h)		
	2000	1999	Δ%
Autocarros	14,97	14,91	0,4
Eléctricos	9,98	10,01	-0,3

A velocidade de exploração teve uma subida de 0,4% com acréscimo de 0,4% em autocarros e diminuição de 0,3% em eléctricos, que reflecte as difíceis condições de circulação que se verificam nesta última rede.

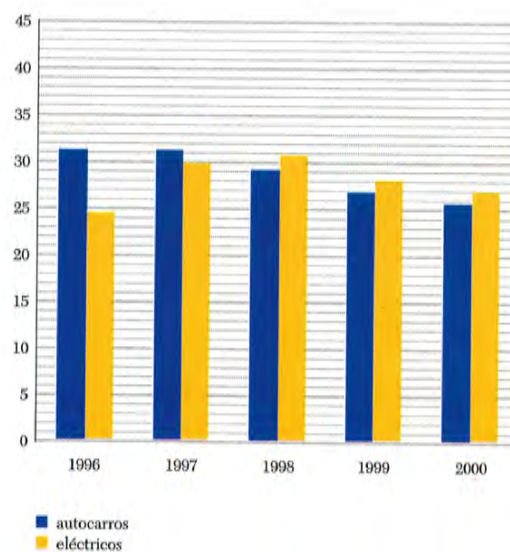
2.4.2

COEFICIENTE DE OCUPAÇÃO

COEFICIENTE DE OCUPAÇÃO			
EXPLORAÇÃO	COEFICIENTE DE OCUPAÇÃO (%)		
	2000	1999	Δ%
Autocarros	25,5	26,7	-4,5
Eléctricos	26,7	27,9	-4,3

À semelhança dos anos anteriores, verificou-se um decréscimo importante do coeficiente de ocupação dos veículos embora menos significativo do que em 1999. Em parte este decréscimo traduz uma melhoria da qualidade de serviço prestado aos clientes. A rede de eléctricos continuou a registar uma taxa de ocupação superior à dos autocarros, tendência que se iniciou em 1998.

Coeficiente de Ocupação (%)



2.4.3

REGULARIDADE

VK PERDIDOS POR ENGARRAFAMENTO		(10 ² de VK perdidos)	
EXPLORAÇÃO	2000	1999	Δ%
Autocarros	5,7	4,2	35,7
Eléctricos	15,5	19,2	-19,3
TOTAL	6,2	4,9	26,5

Como indicador indirecto da regularidade do serviço, continua a utilizar-se “o número de quilómetros perdidos por engarrafamentos e outros problemas de trânsito, por milhar de km percorridos”.

O aumento acentuado que teve este indicador na exploração de autocarros reflecte o enorme agravamento verificado nesta rede. Em eléctricos, pelo contrário constata-se uma diminuição, resultante de não se ter mantido o acentuado aumento de 1999, sendo porém os valores mais elevados do que em 1998.

2.4.4

TAXA DE ACIDENTES

A taxa de acidentes na exploração de autocarros diminuiu em 2000 após o crescimento do ano anterior. Na exploração de eléctricos, pelo contrário, aumentou após a descida do ano passado.

Parece poder concluir-se que são variações aleatórias em torno de taxas médias estabilizadas e que são das mais baixas dos transportes públicos urbanos da Europa.

TAXA DE ACIDENTES		(Acidentes por 10 ⁵ de VK percorridos)	
EXPLORAÇÃO	2000	1999	Δ%
Autocarros	40,9	43,8	-6,6
Eléctricos	99,3	91,5	8,5

2.4.5

TAXA DE AVARIAS

As taxas de avarias com interrupção de serviço tiveram um pequeno acréscimo na exploração de autocarros, após a descida bastante mais acentuada do ano anterior. Na exploração de eléctricos manteve-se a anterior tendência de redução de forma ainda mais acentuada.

Com estas evoluções a taxa de avarias em eléctricos foi inferior à dos autocarros, invertendo-se a situação que tem sido usual.

TAXA DE AVARIAS		(n.º de avarias com interrupção de serviço/10 ⁵ VK)	
FROTA	2000	1999	Δ%
Autocarros	1,76	1,75	0,6
Eléctricos	1,60	2,44	-34,4

2.5 TARIFÁRIO

2.5.1

SISTEMA TARIFÁRIO

Em 2000 verificaram-se duas revisões tarifárias: a primeira entrou em vigor a 1 de Fevereiro com um aumento médio de 2,3%; a segunda (para fazer face ao aumento de combustíveis) a 1 de Maio também com um aumento médio de 2,3%. Estas variações tiveram a seguinte distribuição por tipo de título de transporte:

TÍTULOS	%	
	1/FEV	1/MAIO
Passes	2,3	2,2
Pré-Comprados	6,3	2,9
Bilhetes	0,4	2,6

Em termos anuais o aumento médio não ultrapassou 3,9%, com a seguinte desagregação por título:

TÍTULOS	%
Passes	3,5
Pré-Comprados	8,1
Bilhetes	2,2

No decurso de 2000 foram criados os seguintes novos títulos combinados:

- Passe Combinado Carris/Metro/Rodoviária de Lisboa;
- Passe Combinado Carris/Metro/Transtêjo (Seixal);
- Bilhete de 1 dia Carris/Metro.

2.5.2

VARIAÇÃO DAS RECEITAS

Em 2000 as receitas directas de exploração atingiram 13,4 milhões de contos, o que representa um acréscimo de 0,9% relativamente a 1999, não obstante o decréscimo de passageiros com título de transporte pago.

RECEITAS DIRECTAS DE EXPLORAÇÃO (milhões de contos)			
TÍTULO	2000	1999	Δ%
Passes	9 152	8 925	2,5
Pré-Comprados	2 353	2 426	-3,0
Bilhetes	1 916	1 955	-2,0
TOTAL	13 421	13 306	0,9

PASSAGEIROS COM TÍTULO DE TRANSPORTE PAGO (milhares)			
TÍTULO UTILIZADO	2000	1999	Δ%
Passes	267 175	292 392	-8,6
Pré-Comprados	28 349	31 482	-10,0
Bilhetes	13 270	13 189	0,6
TOTAL	308 794	337 063	-8,4

O decréscimo de receita que se verifica nos pré-comprados e nos bilhetes decorre das seguintes razões:

- Retracção da procura associada ao aumento médio de 8,1% no preço do pré-comprado;
- Não inclusão na receita de bilhetes em 2000 das receitas relativas aos Circuitos Turísticos, serviços transferidos para a Carristur em Janeiro de 2000;
- Transferência de passageiros para o metropolitano que apresenta uma rede com uma dimensão considerável e cuja tarifação não penaliza os transbordos;
- Aumento da taxa de fraude que de 0,75% em 1999 passa para 0,97% em 2000.

O aumento registado na receita de Passes ficou a dever-se às seguintes evoluções favoráveis:

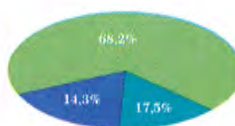
- Crescimento das quantidades vendidas dos Passes Combinados, cujas vendas registaram um signi-

ficativo incremento, devido ao sucesso comercial dos novos passes criados a partir de meados de 1999 e, muito em particular, do recentemente criado (Março de 2000) Carris/Metro/Rodoviária de Lisboa;

- Aumento das vendas dos passes L (único passe intermodal a registar aumento de vendas), detendo a Carris nele a quota mais elevada.

PASSES VENDIDOS		(quantidades)		
TIPO DE PASSE	2000	1999	$\Delta\%$	
Próprios	461 878	540 540	-14,6	
Intermodais	4 228 272	4 442 890	-4,8	
Combinados	562 278	378 804	48,4	
TOTAL	5 252 428	5 362 234	- 2,0	

Receitas Directas de Exploração de 2000



Receitas Directas de Exploração de 1999



■ passes
■ pré-comprados
■ bilhetes

Passageiros com Título de Transporte Pago de 2000



Passageiros com Título de Transporte Pago de 1999



■ passes
■ pré-comprados
■ bilhetes

3 RECURSOS HUMANOS

3.1 ORIENTAÇÕES GLOBAIS

Em 2000, a gestão dos recursos humanos manteve as linhas de orientação fundamentais de anos anteriores:

- Estabilidade do clima laboral;
- Racionalização dos efectivos e seu ajustamento às necessidades da Empresa;
- Aumento da produtividade e controlo da taxa de absentismo;
- Desenvolvimento de ajustadas acções de formação profissional visando a optimização dos recursos humanos e a melhoria das suas competências profissionais, em sintonia com os projectos de modernização da frota e de reconversão tecnológica que a Empresa vem desenvolvendo, contribuindo também, para uma maior qualidade dos serviços prestados e para uma nova imagem da Empresa;
- Reforço da política de admissões exclusivamente dirigida para pessoal tripulante (motoristas de serviços públicos e guarda-freios), tendo em vista o objectivo de adequação do quadro de efectivos ao nível de serviço prestado;
- Incremento das saídas de pessoal, designadamente através da rescisão do contrato de trabalho por mútuo acordo.

3.2 EVOLUÇÃO DO PESSOAL

Em 31 de Dezembro o número de trabalhadores era de 4 050 o que representa uma redução de 5,7% (-245 trabalhadores) face à data homóloga do ano anterior.

EFFECTIVOS EM 31 DE DEZEMBRO

GRUPOS FUNCIONAIS	2000	1999	Δ%
Pessoal de Tráfego (1)	2 394	2 533	- 5,5
Pessoal Oficial (1)	782	869	- 10,0
Restante Pessoal	874	893	- 2,1
TOTAL	4 050	4 295	- 5,7

(1) Não inclui chefias superiores ou técnicas superiores.

Verificou-se diminuição do efectivo em todos as áreas funcionais mas com especial incidência na dos trabalhadores afectos à área de manutenção, onde a diminuição de efectivos atingiu 10%.

É de realçar que o pessoal tripulante na função em 31/12/2000 (2 104 trabalhadores), embora inferior em 2,55% ao do final do ano anterior, passou a constituir cerca de 52% do total do efectivo da Empresa quando era de 50,5% no ano anterior.

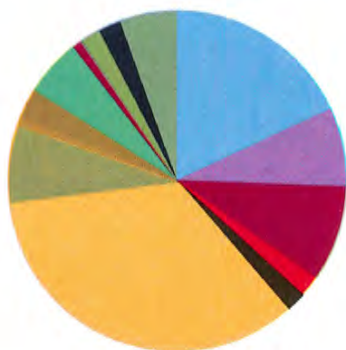
É de referir ter havido algum rejuvenescimento do universo de trabalhadores na área de tráfego, em resultado do esforço de recrutamento de novos tripulantes, e ter-se verificado o agravamento etário da restante população, por ausência de renovação da mesma.

Durante o ano de 2000 houve um acréscimo de 7,67% no volume global de saídas, de entre as quais se destacam as rescisões de contrato por mútuo acordo.

SAÍDAS DE PESSOAL

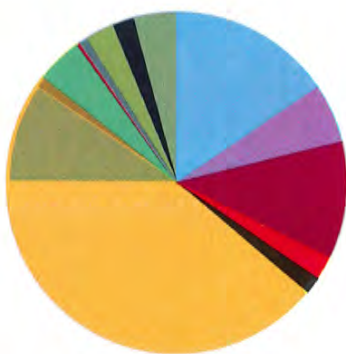
MOTIVOS	2000	1999
Reforma por invalidez	89	91
Rescisão por mútuo acordo	173	147
Reforma por limite de idade	19	24
Reforma antecipada	1	3
Pedido de demissão	39	30
Despedimento	8	6
Falecimento	6	7
Cessação de contrato a termo	16	18
TOTAL	351	326

Saídas de pessoal por motivos
1999



- reforma por invalidez
- rescisão por mútuo acordo
- reforma por limite de idade
- reforma antecipada
- pedido de demissão
- despedimento
- falecimento
- cessação de contrato a termo

Saídas de pessoal por motivos
2000



- reforma por invalidez
- rescisão por mútuo acordo
- reforma por limite de idade
- reforma antecipada
- pedido de demissão
- despedimento
- falecimento
- cessação de contrato a termo

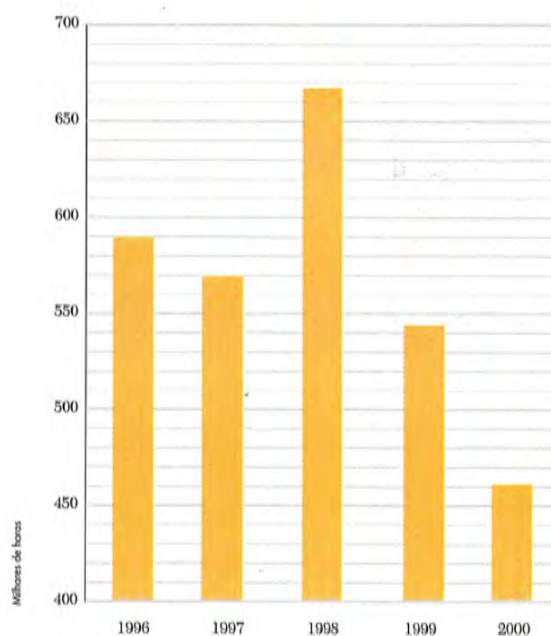
As mudanças de situação decorreram principalmente da aplicação dos regulamentos de carreiras profissionais e respectivos processos de avaliação anual de desempenho, tendo-se verificado 800 Promoções / Progressões associadas a ganhos salariais.

3.3 TRABALHO SUPLEMENTAR

O número de horas de trabalho suplementar sofreu um decréscimo global de 15,2% relativamente ao ano anterior, em resultado, sobretudo, das políticas de ajustamento do pessoal tripulante às necessidades da oferta de serviço público.

HORAS EXTRAORDINÁRIAS			
INDICADORES	2000	1999	Δ%
Total de Horas	460 659	543 278	- 15,2
Valor (contos)	702 326	788 301	- 10,9

Horas extraordinárias



3.4 ABSENTISMO

A taxa de absentismo global teve um acréscimo de quase 16%, verificando-se aumento em todas as suas componentes, exceptuando a relativa a acidentes de trabalho. Estes acréscimos estão relacionados com a instabilidade laboral vivida durante o 1º semestre de 2000, durante o qual ocorreram 11 períodos de greve.

TAXA DE ABSENTISMO (%)			
MOTIVO	2000	1999	Δ%
Doença	5,74	4,83	18,8
Acidentes de Trabalho	0,34	0,38	-10,5
Faltas Justificadas	4,79	4,50	6,4
Faltas Injustificadas	0,69	0,26	165,4
TOTAL	11,56	9,97	15,9

3.5 FORMAÇÃO

Em 2000 realizaram-se 32 421 horas de formação, dirigidas a 2 770 trabalhadores, o que significa um aumento de 5,5% relativamente ao ano anterior. Verifica-se igualmente um acréscimo no número de trabalhadores envolvidos.

A Formação Técnico-Profissional Oficial e de Condutores manteve a tradicional maior relevância, quer pelo volume de formação ministrada, quer pelo impacto na qualidade do serviço prestado pela Empresa.

Merece especial destaque a Campanha de Condução Económica e Defensiva, cujos bons resultados obtidos em contexto de formação - 12,5% de redução no consumo de combustível, 29,3% na redução da actuação do retardador e 26,7% na redução da actuação do travão - se espera que sejam prosseguidos no contexto real de trabalho.

FORMAÇÃO REALIZADA			
INDICADORES	2000	1999	Δ%
Horas de formação (milhares)	32,4	30,7	5,5
Trabalhadores abrangidos	2 770	2 163	28,1

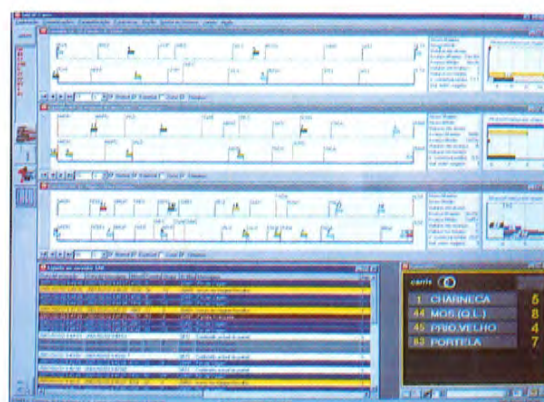
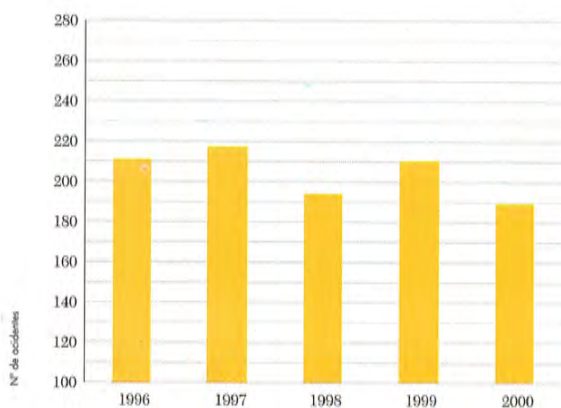
3.6 ACIDENTES DE TRABALHO

Em 2000 verificaram-se 189 acidentes de trabalho, o que corresponde a um decréscimo de 10%, embora com aumento no índice de gravidade. É de salientar a redução das ocorrências referentes a agressões ao pessoal de tráfego.

ACIDENTES DE TRABALHO

INDICADORES	2000	1999	$\Delta\%$
Número de acidentes	189	210	-10,0
Índice de frequência	19,82	21,57	-8,1
Índice de gravidade	0,58	0,54	7,0
Dias perdidos	4 441	4 250	4,5

Acidentes de Trabalho



4.1 FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO

A recepção dos 74 autocarros a gasóleo adquiridos em 1999 processou-se a partir de Janeiro, tendo ficado ainda por receber 10 viaturas. Espera-se que a entrega dos autocarros a gás também adquiridos em 1999 (20 viaturas) se verifique igualmente durante o primeiro trimestre de 2001.

Deve salientar-se que os autocarros recebidos apresentam um nível reduzido de emissões poluentes, contribuindo de forma positiva para a qualidade de vida na cidade de Lisboa. Apresentam ainda algumas inovações com impacte significativo na segurança e no conforto (controlo electrónico dos travões e de suspensão, sistema ABS/ASR, travões de disco, etc.)

As sempre presentes preocupações com o ambiente levaram a Carris a participar no projecto de desenvolvimento de um autocarro a pilha de combustível, em conjunto com os operadores urbanos de Copenhaga e Berlim e outras entidades universitárias e industriais. Prosseguiram também as experiências com a utilização por 18 autocarros de biodiesel constituído por uma mistura de 10% ester metílico + 90% gasóleo.

Foram adjudicados 30 sistemas de video-vigilância para instalação em autocarros que servem carreiras com maiores problemas de segurança. A visualização de imagens e recolha de dados, actualmente efectuada com base numa unidade de disco removível, virá a ser feita no futuro por transmissão através do sistema SAEIP, utilizando a tecnologia TETRA.

A frota de serviço público não teve alteração porquanto as viaturas adquiridas vieram substituir outras de elevada idade, que foram abatidas.

FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO

TIPO	em 31/12/00	em 31/12/99	Δ
Autocarros			
Standards	674	673	1
Articulados	90	90	0
Médios	40	40	0
Minis	29	29	0
TOTAL DE AUTOCARROS	833	832	1
Eléctricos			
"Clássicos"	5	5	0
Remodelados	45	45	0
Articulados	10	10	0
TOTAL DE ELÉCTRICOS	60	60	0
Ascensores e Carmo	8	8	0
TOTAL GERAL	901	900	1

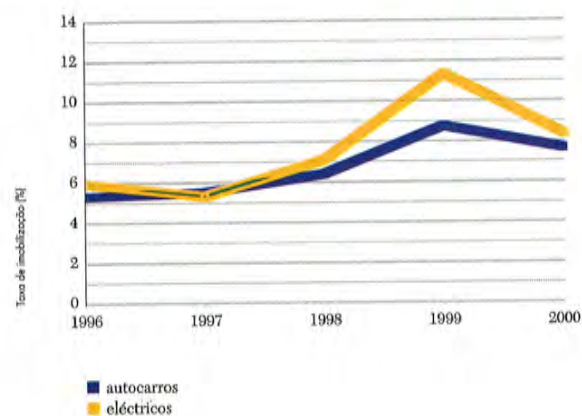
As taxas de imobilização apresentam quebras significativas, uma vez resolvidas as questões que originaram o seu crescimento em 1999.

TAXA DE IMOBILIZAÇÃO (%)

FROTA	2000	1999	Δ %
Autocarros	7,7	8,8	-12,5
Eléctricos*	8,4	11,4	-26,3

* Inclui ascensores

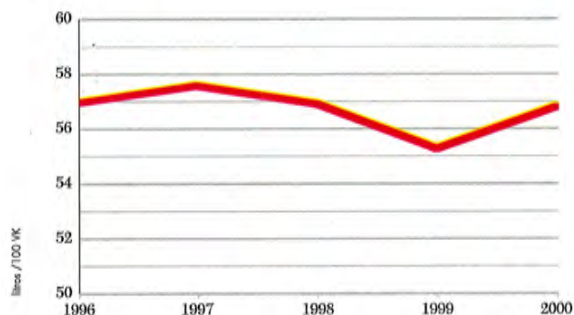
Taxa de imobilização



O consumo energético na exploração de autocarros teve um agravamento, tendo-se porém situado abaixo dos valores de 1998. Na exploração de eléctricos a situação é semelhante: agravamento do consumo mas sendo este menor que o de 1998, com quebra significativa dos ganhos conseguidos em 1999.

CONSUMO ENERGÉTICO			
INDICADORES	2000	1999	Δ %
Autocarros: litros/100VK	56,8	55,3	2,7
	6,15	6,02	2,2
Eléctricos: kWh/VK	2,010	1,982	1,4
	24,8	24,4	1,6

Consumo médio de gasóleo



4.2 GRANDE MANUTENÇÃO DA FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO

Os indicadores de actividade de grande manutenção da frota de serviço público apresentam uma evolução globalmente positiva em relação ao ano anterior. É de salientar especialmente a redução das reparações de avarias e abalroamentos.

GRANDE MANUTENÇÃO DA FROTA DE AUTOCARROS		
INDICADORES	2000	1999
Reparações gerais concluídas	58	48
Reparações de avarias e de abalroamentos	75	96
Nº médio de veículos em imobilização simultânea	13,3	16,3
Reparações de órgãos mecânicos:		
- Motores	117	155
- Caixas de velocidades	233	250

GRANDE MANUTENÇÃO DA FROTA DE ELÉCTRICOS (Serviço Público)		
INDICADORES	2000	1999
Reparações gerais (Eléctricos de Serviço Público)	2	2
Reparações gerais (Ascensor)	0	1
Reparações de avarias e de abalroamentos	53	73
Nº médio de veículos em imobilização simultânea	3,5	4,0

4.3 INFRA-ESTRUTURAS

Não foram construídas quaisquer novas infra-estruturas. Assim, os trabalhos efectuados visaram manter os elevados níveis de segurança e de fiabilidade, reduzindo simultaneamente os custos de manutenção.

4.3.1

TRACÇÃO ELÉCTRICA

No ano de 2000 deve assinalar-se a desmontagem da subestação da Praça da Figueira, devido à construção de um parque de estacionamento subterrâneo e o início da montagem dos seus equipamentos noutra edificação, também subterrâneo, localizado na mesma Praça. Para substituição da antiga subestação e até à entrada em serviço da que agora se está a montar, foi instalada a subestação móvel.

Na rede aérea, devem salientar-se as remodelações que foram efectuadas na Praça da Figueira e no Elevador do Lavra e a remoção de vários troços de rede que se encontravam desactivados.

Renovaram-se cerca de 2,8 km de rede aérea, o que representa cerca de 4,7% da rede em serviço.

4.3.2

LINHA

O estado de conservação da via férrea encontra-se presentemente num período de estabilização, o que se traduz na diminuição das necessidades de renovação da linha. Foi efectuada a consequente redução do número de efectivos desta área.

No âmbito do programa normal de renovação de linha foi feita uma intervenção no Elevador da Bica com a substituição de cerca de 80m de carril.

No tocante à manutenção corrente e para além das acções de limpeza e lubrificação dos aparelhos de via, enchimento e limagem de juntas e correcção do desgaste ondulatório, foram ainda intervencionados cerca de 290m de linha, dos quais 160m correspondem à substituição de linha na rede das colinas e os restantes 130m na linha marginal.

4.3.3

OUTRAS INFRA-ESTRUTURAS

Foi iniciado um importante projecto de melhoria na área das plataformas de comunicação que considera a quadruplicação da largura de banda dos circuitos de comunicação da Sede com as Estações, com mudanças tecnológicas significativas. Este projecto deve ficar concluído ainda durante o primeiro trimestre de 2001.

Manteve-se um adequado ritmo de beneficiação de instalações, mediante a concretização de um significativo conjunto de projectos e obras.

Salienta-se em Santo Amaro a empreitada destinada à reinstalação dos serviços de Informática e os trabalhos de adaptação e modernização da Sala de Comando de Tráfego, com o fim de se criarem condições para a instalação do novo Sistema de Ajuda à Exploração e Informação ao Público (SAEIP).

Em Miraflores realizou-se a renovação de 1900 metros de vedação e a reparação da laje/cobertura do parque subterrâneo.

Deu-se também início à execução e instalação da "Sinalização de Emergência" nas instalações da Empresa.

4.4 ÁREA DOS APROVISIONAMENTOS

O valor das existências da Empresa no final do exercício era, a preços correntes, inferior à do ano anterior em 58,8 milhares de contos, em parte devido aos reforços de alguns stocks feitos no final de 1999 para precaver eventuais problemas com a entrada no ano 2000.

O nível médio das existências globais durante o ano foi cerca de 1% inferior ao do ano passado

(verificando-se porém algum acréscimo nas peças e acessórios para eléctricos). Verificou-se também uma pequena melhoria do índice de rotação global (+4%).

Durante o ano foram renegociados vários acordos de fornecimento em consignação com base em propostas válidas no mínimo por 24 meses, tendo-se alcançado baixas de custo interessantes.

EXISTÊNCIAS (escudos do 2000)				(contos)	
TIPO DE MATERIAL	STOCK MÉDIO ACTIVO			ÍNDICE ROTAÇÃO	
	2000	1999	Δ %	2000	1999
Peças e Acessórios de Eléctricos	163 244	155 268	5,1	0,50	0,32
Peças e Acessórios de Autocarros	119 154	120 903	-1,4	4,39	4,04
Outro Material	170 471	183 683	-7,2	1,41	1,53
SUB-TOTAL	452 869	459 854	-1,5	1,87	1,78
Combustíveis e Lubrificantes	47 843	46 034	3,9	51,84	52,40
TOTAL	500 712	505 888	-1,0	6,64	6,39



4.5 NOVAS TECNOLOGIAS

No final do ano, iniciou o seu funcionamento a 1ª fase do Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros (SAEIP), instalado em 116 veículos, com painéis de informação em 18 paragens, abrangendo 10 carreiras de autocarros.

O sistema integra “software” exclusivamente desenvolvido por técnicos nacionais, segundo especificações da Carris, permitindo melhorar a regularidade do serviço prestado, aumentar a segurança dos passageiros e pessoal tripulante e prestar informação aos clientes em tempo real.

O Projecto Calypso, sobre a bilhética electrónica, desenvolvido no âmbito da Otlis (associação dos vários operadores de transporte da área metropolitana de Lisboa), foi concluído no final de 2000 tendo sido atingidos os objectivos propostos e aceites pela DG XVII da Comunidade Europeia. Entre estes, constava a realização de uma experiência em larga escala com a participação da Carris, Metro, Rodoviária de Lisboa, Transtejo e Transportes Sul do Tejo, para recolher informação precisa com vista à elaboração de um documento com as especificações funcionais e técnicas do futuro sistema. Pretendia-se, assim, garantir a futura compatibilidade entre as novas

tecnologias de bilhética a adoptar por cada Operador e portanto a manutenção de um sistema tarifário integrado.

Durante o ano consolidou-se o funcionamento do sistema GIST – Gestão Integrada de Sistemas de Transportes, o qual passou a integrar também os módulos que permitem realizar o escalamento do pessoal tripulante, actividade vital numa empresa de transportes.

Iniciou-se no final de 2000 o projecto SIGO (Sistema de Informação para a Gestão de Operações) que começará por analisar todos os processos envolvendo a área de Operações da Carris, com vista a desenhar uma arquitectura moderna e eficaz para os sistemas de informação daquela área.

Mantiveram-se em pleno funcionamento e utilização sempre crescente o sistema SAP R/3, a Intranet “Carris-2000” e o correio electrónico (e-mail). Em Setembro teve início a realização do projecto de conversão para o euro dos sistemas de informação da Carris, nomeadamente do SAP/R3 e da Aplicação de Gestão dos Recursos Humanos. A conversão foi já despoletada durante o mês de Fevereiro de 2001 e abrangerá todos os dados deste ano.

5 RECURSOS FINANCEIROS

5.1 FLUXOS FINANCEIROS

A Exploração constituiu a grande aplicação de recursos financeiros, ao gerar um cash-flow negativo de 11,7 milhões de contos, tomando já em consideração as indemnizações compensatórias. O nível é semelhante ao do ano passado mas claramente superior ao que vinha sendo habitual antes de 1999.

Outra grande aplicação foi o aumento das imobilizações, com um valor de cerca de 3,3 milhões de contos, bastante superior ao do ano anterior, por neste último não se terem verificado entregas de novos autocarros.

O recebimento do aumento de capital de cerca de 9,4 milhões de contos no último dia útil do ano, sem possibilidade de realizar o reembolso de empréstimos de curto prazo, originou que, formalmente, a diminuição dos fundos circulantes em 3,6 milhões de contos apareça como uma das grandes origens de fundos.

Refira-se, a propósito do aumento do capital social, que este passou a ser redenominado em euros desde Setembro.

ORIGEM / APLICAÇÃO DE FUNDOS (escudos de 2000) (milhares de contos)		
	2000	1999
Origem de Fundos		
Cash-Flow de Exploração	-11677,2	-10765,7
Aumento de Capitais Próprios	9405,9	2058,0
Aumento de Dívidas a Terceiros	3054,3	392,0
Outras	30,4	213,2
Diminuição dos Fundos Circulantes	3574,0	12880,5
	4387,4	4778,0
Aplicação de Fundos		
Aumento do Investimento Financeiro	81,5	119,4
Diminuição de Dívidas a Terceiros	1000,0	3239,3
Aumento de Dívidas de Terceiros	0,0	0,0
Aumento de Imobilizações	3305,9	1419,3
Aumento dos Fundos Circulantes	0,0	0,0
	4387,4	4778,0

5.2 INVESTIMENTO REALIZADO

O investimento realizado foi de cerca de 3,4 milhões de contos, valor que se considera normal. Embora um pouco abaixo do usual, dado que mais uma vez os fornecedores de autocarros não entregaram as viaturas nos prazos previstos, o valor é claramente superior ao de 1999, em que não se receberam quaisquer veículos de serviço público.

As verbas mais importantes dizem respeito à frota de autocarros, totalizando quase 80% do total. Se lhe acrescermos as referentes à frota de eléctricos e às infraestruturas directamente ligadas à exploração do transporte, esse valor alcança mais de 85%. Nos restantes investimentos assume particular importância o sistema de ajuda à exploração com 315 milhares de contos.

INVESTIMENTOS (milhares de contos)		
	2000	1999
Frota de Autocarros		
Aquisições	2092	25
Grandes Reparações	524	532
Órgãos de Reserva	48	61
Frota de Eléctricos		
Aquisições	0	0
Grandes Reparações	62	85
Órgãos de Reserva	63	19
Infraestruturas		
Linha (Grandes Reparações)	11	91
Rede Aérea	49	61
Subestações Eléctricas	0	10
Estações de Serviço	32	50
Outros Invest. Corpóreos	413	416
Investimentos Incorpóreos	12	29
TOTAL INVEST. NÃO FINANCEIROS	3306	1379
Investimentos Financeiros	81	116
TOTAL	3387	1495

5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL

O Activo Líquido no final de 2000 totalizava 35,4 milhões de contos, valor que se encontrava, porém, dilatado pela verba de 9,4 milhões de contos recebida no último dia útil do ano para aumento de capital. Sem esse valor excepcional o montante global do Activo Líquido seria apenas de 26 milhões, cerca de 13% inferior ao do ano anterior.

A comparação entre os valores em 31 de Dezembro apresenta as seguintes diferenças:

- As “Dívidas de Terceiros a Curto Prazo” reduziram-se em 2,1 milhões de contos (-56%);
- As Disponibilidades aumentaram 9,4 milhões de contos pelas razões já referidas, apresentando uma situação que desapareceu logo no primeiro dia útil de 2001;
- As “Imobilizações” quase não se alteraram em valor absoluto (-0,2 milhões), dado os investimentos do ano terem sido de valor muito semelhante ao das amortizações;
- As “Existências” reduziram-se em cerca de 9%, mas o valor também não é significativo em termos de estrutura patrimonial;
- Os “Acréscimos e Diferimentos” activos decresceram 1,8 milhões de contos, por a situação de 1999

corresponder a uma situação anómala (indenização compensatória do ano atribuída mas por receber).

As variações, globalmente idênticas, do outro lado do Balanço foram as seguintes:

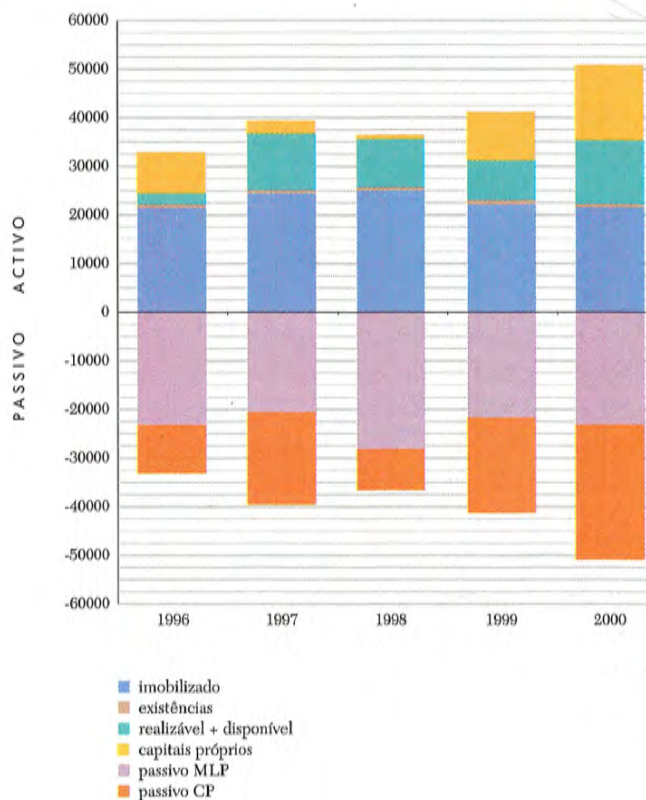
- Aumento das “Dívidas a Terceiros – Médio e Longo Prazo” em 2,1 milhões de contos, sendo cerca de 1,1 milhões referente a Leasing e 1,0 milhão a Empréstimos Bancários;
- Aumento das “Dívidas a Terceiros – Curto Prazo” em 8,6 milhões de contos, que incidiu sobretudo nos Empréstimos Bancários (+8,2 milhões);
- Aumento dos “Acréscimos e Diferimentos” passivos em 0,3 milhões de contos;
- Diminuição do Capital Próprio em cerca de 5,8 milhões de contos.

O crescimento mais acentuado das parcelas a curto prazo quer no Activo (Disponibilidades) quer no Passivo (Dívidas a Curto Prazo) corresponde a uma situação que foi alterada de imediato no início de 2001. Assim, a estrutura de Balanço é hoje mais sólida em termos do equilíbrio curto/médio prazos do que aparentava no final de 2000 e até do que se verificava no final de 1999.

ESTRUTURA PATRIMONIAL (em % do total)

RUBRICA DO BALANÇO	%		
	2000 (1)	1999 (2)	Δ (1)-(2)
ACTIVO			
Imobilizado	59,8	70,6	-10,8
Investimentos Financeiros	1,3	1,2	0,1
Existências	1,7	2,2	-0,5
Div. Terceiros M.L.Prazo	0,0	0,0	0,0
Div. Terceiros C.P. e Disponibilidades	32,2	13,7	18,5
Encargos Dif. e Acréc. Proveitos	5,0	12,3	-7,3
TOTAL	100,0	100,0	0,0
PASSIVO			
Capital Próprio	-43,9	-32,4	-11,5
Provisões para Riscos e Encargos	2,9	3,2	-0,3
Passivo a Médio e Longo Prazo	62,0	65,9	-3,9
Passivo a Curto Prazo	68,9	52,3	16,6
Proveitos Dif. e Acréc. Custos	10,1	11,0	-0,9
TOTAL	100,0	100,0	0,0

Estrutura Patrimonial
(milhares de contos, escudos de 2000)



6 RESULTADOS ECONÓMICOS DO EXERCÍCIO

6.1 RESULTADOS GLOBAIS

O resultado líquido do exercício foi negativo em 15 176 milhares de contos, sendo:

- 15 253 milhares referentes a resultados correntes;
- 77 milhares (positivos) relativos a resultados extraordinários.

Os resultados correntes apresentam em termos reais um agravamento de 5,6% originado essencialmente por:

- Redução das receitas em 2,2%;
- Redução dos custos funcionais em 2%;
- Aumento dos custos financeiros em 80%.

O crescimento dos custos financeiros resultou quer do aumento dos valores médios em dívida durante o ano (+30%), por só no final do ano ter sido recebido o apoio do Estado, quer do aumento das taxas médias de juro pagas (+ 41%), dado o agravamento das condições do mercado financeiro.

RESULTADOS CORRENTES (escudos de 2000)		(milhares de contos)	
RECEITAS, CUSTOS E RESULTADOS	2000	1999	Δ %
Receita Transportes Públicos	15 707	16 060	-2,2
Receita Directa	13 421	13 692	-2,0
Indemnização Compensatória	2 286	2 368	-3,5
Custos Directos de Exploração TP	22 279	22 923	-2,8
Custos de Produção e Comerciais	19 947	20 662	-3,5
Amortizações	2 332	2 261	3,2
<i>Resultado Operacional Bruto TP</i>	<i>-6 572</i>	-6 863	-4,2
Custos Gerais	7 576	7 422	2,1
<i>Resultado Operacional TP</i>	<i>-14 148</i>	-14 285	-1,0
Resultados Financeiros	-1 763	-981	79,8
<i>Resultado de Transportes Públicos</i>	<i>-15 911</i>	-15 266	4,2
Resultados de Explorações Acessórias	362	495	-26,9
Outros Custos e Proveitos	296	326	-9,3
RESULTADOS CORRENTES	-15 253	-14 445	5,6

Os “custos directos de exploração do transporte público” e os “custos gerais” foram sensivelmente influenciados pela alteração no critério de imputação das despesas com pensões de reforma. Anteriormente era feita uma repartição proporcional aos vencimentos. Em 2000 passou a ser levado a cada exploração apenas o montante correspondente à contribuição que se estima que teria de ser feita para o Fundo de Pensões, caso este existisse, relativamente aos trabalhadores

respectivos. O diferencial entre o somatório destes montantes e o total real dos custos passou a ser registado nos “custos gerais”.

Para efeitos comparativos, foram determinados quais teriam sido os valores dos custos das explorações em 1999 no caso de o novo critério já ter sido aplicado nesse ano.

Em termos reais verifica-se que o resultado bruto operacional melhorou, com uma redução de 4,2% no défice. Esta melhoria foi em grande parte eliminada pelo acréscimo dos custos gerais, nomeadamente dos custos com complementos de pensões de reforma e de sobrevivência, os quais tiveram um aumento de cerca de 197 mil contos na parte considerada como custos gerais (depois de uniformizados os critérios).

O crescimento acentuado dos encargos financeiros transformou a pequena melhoria dos resultados operacionais em agravamento dos resultados correntes do exercício.

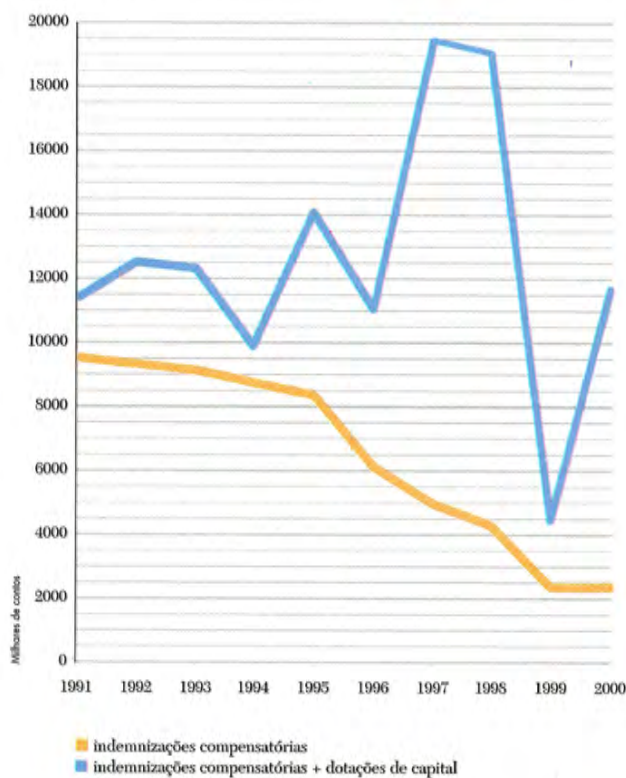
O esforço financeiro do Estado teve um aumento relativamente ao ano anterior, em que atingira os valores mais baixos da década. No entanto, o seu montante ficou ainda bastante afastado dos referentes a 1997 e 1998.

ESFORÇO FINANCEIRO DO ESTADO (escudos de 2000)			
ANOS	INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	DOTAÇÕES DE CAPITAL	TOTAL
1991	9 478	1 881	11 359
1992	9 300	3 189	12 489
1993	9 168	3 119	12 287
1994	8 716	1 186	9 902
1995	8 373	5 694	14 067
1996	6 077	4 972	11 049
1997	4 940	14 595	19 535
1998	4 316	14 737	19 053
1999	2 368	2 058	4 426
2000	2 286	9 400	11 686

A análise da evolução, a escudos de 2000, dos custos directos de exploração e das correspondentes receitas (nas suas duas vertentes de receitas directas e indemnizações compensatórias) permite algumas conclusões interessantes. No quadro seguinte essa análise é feita não em termos absolutos, mas em valo-

res unitários por veículo-Km, para eliminar a influência da variação de actividade da empresa ao longo dos últimos dez anos.

Esforço Financeiro do Estado
(escudos de 2000)



CUSTOS E RECEITAS POR VEÍCULO - KM (escudos de 2000) (escudos / VK)

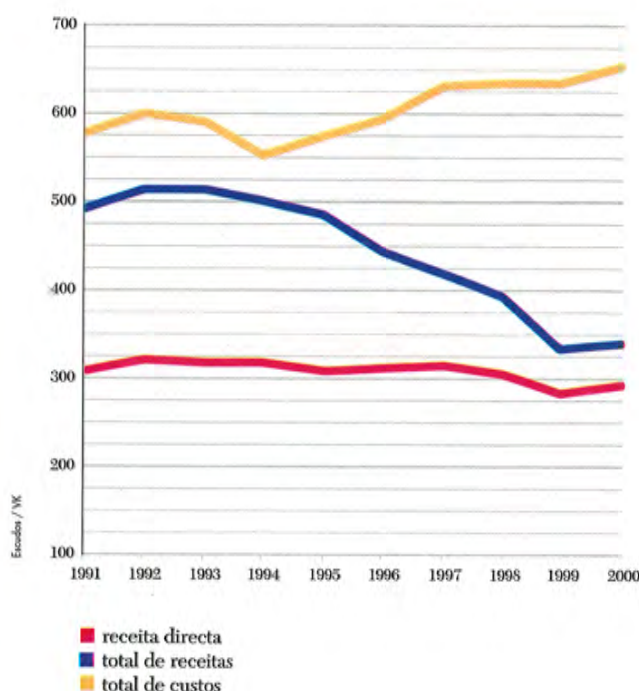
ANOS	VALORES POR VEÍCULO - KM			
	CUSTOS*	RECEITA DIRECTA	INDEMNIZ. COMPENS.	RECEITA TOTAL
1991	578	308	185	493
1992	598	321	193	514
1993	590	317	196	513
1994	553	318	183	501
1995	573	310	176	486
1996	593	313	132	445
1997	630	314	106	420
1998	633	305	90	395
1999	633	285	48	333
2000	652	293	49	342

* Exclui Encargos Financeiros

A figura que traduz esses valores mostra claramente as seguintes tendências:

- diminuição da receita real por unidade de produção, sendo esse decréscimo mais acentuado na indemnização compensatória unitária;
 - crescimento dos custos unitários, embora com variações cíclicas e estabilidade nos últimos anos.
- Estas evoluções traduzem sinteticamente três realidades fundamentais:
- o crescimento das tarifas tem sido sistematicamente inferior à taxa de inflação e as taxas de ocupação dos veículos têm diminuído;
 - os custos dos factores produtivos têm aumento acima da inflação, porquanto, tendo vindo sistematicamente a melhorar a produtividade, só assim é explicável o aumento dos custos unitários;
 - a diminuição acentuada do apoio do Estado à cobertura dos défices.

Custos e Receitas por Veículo - Km
(escudos de 2000)



6.2 RESULTADOS DAS DIVERSAS EXPLORAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO

A análise dos resultados das diversas explorações de transporte público é feita tradicionalmente na Carris com base na sua margem bruta, sem qualquer imputação de custos gerais ou gastos financeiros.

Conforme referido anteriormente, para efeitos comparativos foram calculados os valores que teriam sido registados em 1999 se já nesse ano fosse seguido o novo critério de imputação dos gastos com pensões de reforma e de sobrevivência. Sobre esses valores foi também introduzida a correcção correspondente à desvalorização monetária.

Em termos reais, as receitas directas globais apresentam reduções, sendo mais acentuada a quebra na exploração de eléctricos. No entanto, em termos unitários verifica-se ter havido um cresci-

mento, em resultado do aumento tarifário extraordinário que visou compensar o aumento de custo da energia.

Nos custos directos verifica-se uma situação idêntica: redução dos custos globais e aumento dos custos unitários reais.

Na exploração de autocarros verifica-se a diminuição do défice bruto por passageiro e correspondente aumento do grau de cobertura dos custos pelas receitas, devido à percentagem de crescimento da receita directa por passageiro ter sido superior à do custo directo por passageiro. O mesmo já não se verifica na exploração de eléctricos, na qual os custos homónimos crescem a uma taxa muito superior à das receitas directas por passageiro.

RESULTADOS POR EXPLORAÇÃO ANTES I.G. (custos em 2000)						
	AUTOCARROS			ELÉCTRICOS		
	2000	1999	Δ%	2000	1999	Δ%
Receita Directa (1)	12 592	12 778	-1,5	733	818	-10,4
Custos Directos (2)	19 067	19 605	-2,7	2 930	3 030	-3,3
Margem Bruta	-6 475	-6 827	-5,2	-2 197	-2 212	-0,7
Grau de Cobertura (1)/(2)	66,0	65,2	1,3	25,0	27,0	-7,3

RESULTADOS ECONÓMICOS POR PASSAGEIRO (custos de 2000)						
VALORES POR PASSAGEIRO	AUTOCARROS			ELÉCTRICOS		
	2000	1999	Δ%	2000	1999	Δ%
Receita Directa	41,51	38,81	6,9	38,04	37,25	2,1
Custos	62,86	59,55	5,6	152,06	137,95	10,2
Défice Bruto	19,92	20,73	-3,9	136,71	100,70	35,8

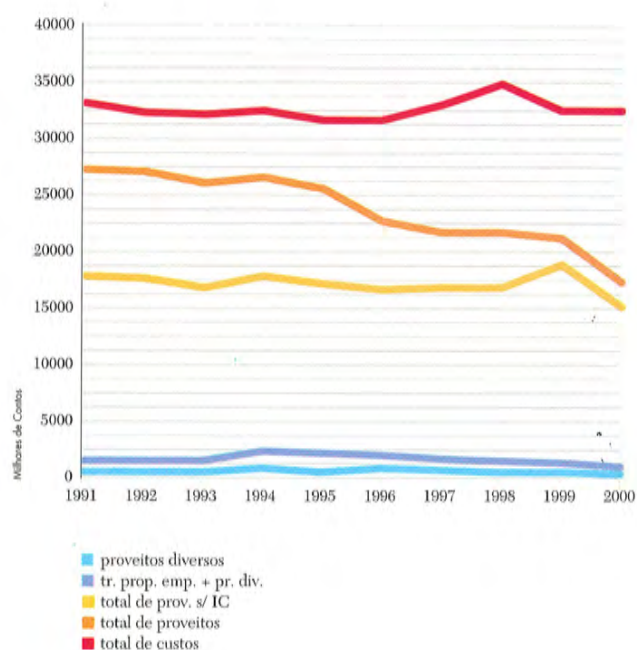
6.3 PROVEITOS

Os proveitos correntes tiveram uma redução de 16% em relação ao ano anterior. No entanto, a respectiva diferença de 3 331 milhares de contos deriva de variação semelhante (3 277 milhares) nas “outras receitas e proveitos”, que tinham tido um valor excepcionalmente alto em 1999.

A receita de serviço público teve um ligeiro aumento (0,6%) resultante da conjugação de duas variações opostas: aumento de 0,9% na receita paga pelos clientes e redução de 0,7% da indemnização compensatória.

PROVEITOS (milhares de contos correntes)					
NATUREZAS	2000		1999		Δ %
	Valor	%	Valor	%	
Passes Sociais	9 152	52,6	8 925	43,0	2,5
Outros Títulos	4 269	24,5	4 381	21,1	-2,6
Pré-Comprados	2 353	13,5	2 426	11,7	-3,0
Bilhetes	1 916	11,0	1 955	9,4	-2,0
Total Receita Directa S.P.	13 421	77,1	13 306	64,2	0,9
Indemnização Compensatória	2 286	13,1	2 301	11,1	-0,7
Receita Serv. Público	15 707	90,2	15 607	75,3	0,6
Trab. pª Própria Empresa	684	3,9	838	4,0	-18,4
Outras Receitas e Proveitos	1 015	5,8	4 292	20,7	-76,4
TOTAL	17 406	100,0	20 737	100,0	-16,1

Proveitos e Custos Totais
(escudos de 2000)

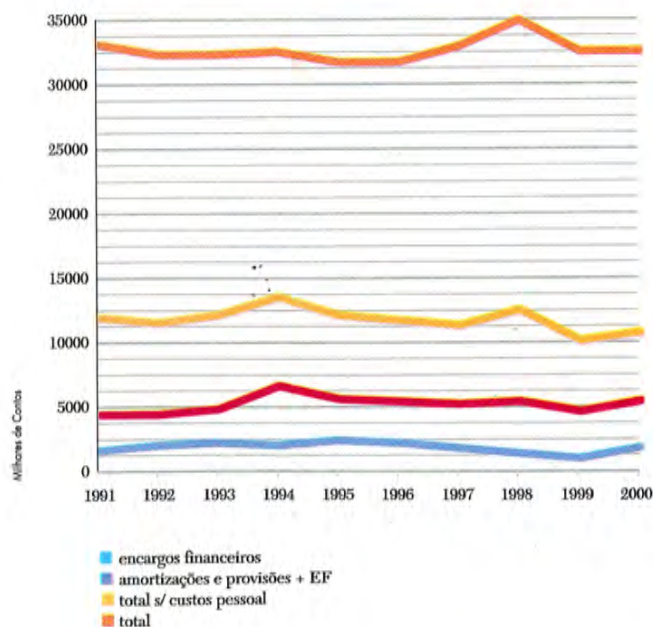


6.4 CUSTOS POR NATUREZA

Os custos apresentam um aumento de 3%, induzido pelo crescimento dos encargos financeiros em 84% (em escudos correntes), cujas razões foram indicadas no ponto 6.1. Sem esta rubrica, os custos cresceriam apenas 0,5%, apresentando todos os itens uma grande estabilidade de montantes. A natureza dos custos de funcionamento que apresentam maior crescimento (material e fornecimentos) são exactamente os que tiveram maiores diminuições em 1999.

CUSTOS POR NATUREZA (milhares de contos correntes)			
NATUREZAS	2000	1999	Δ %
Custos de Funcionamento	27177	27 020	0,6
Despesas com Pessoal	21779	21933	-0,7
Consumos de Material	3287	3 149	4,4
Fornecimentos e Serviços Externos	1915	1 777	7,8
Despesas Diversas	196	161	21,7
Amortizações e Provisões	3550	3 540	0,3
Amortizações	3453	3 401	1,5
Provisões	97	139	-30,2
Encargos Financeiros	1812	1 019	77,8
Juros de Financiamento	1764	961	83,6
Outros	48	58	-17,2
TOTAL	32 539	31 579	3,0

Custos
(escudos de 2000)



A diminuição de 154 milhares de contos nas despesas com pessoal pode decompor-se numa redução de 314 milhares nas remunerações e respectivos encargos patronais e num aumento de 160 milhares de contos nas restantes despesas com pessoal. Este último decompõe-se em aumentos nas "pensões de reforma e sobrevivência" (88 milhares) e nos "outros custos" (72 milhares), em que sobressaem os referentes a indemnizações por cessação do contrato de trabalho, com um acréscimo de 87 milhares de contos.

DESPESAS COM PESSOAL (milhares de contos correntes)			
NATUREZAS	2000	1999	Δ %
Remunerações	13 828	14 056	-1,6
Encargos Patronais	3 333	3 419	-2,5
Complementos de Pensões de Reforma (e Sobrevivência)	2 527	2 439	3,6
Outros Custos	2 091	2 019	3,6
TOTAL	21 779	21 933	-0,7

Nos consumos de materiais verificam-se aumentos em todos os grupos principais, embora abaixo da inflação, com a excepção do gasóleo que teve um acréscimo de 5% no seu custo, não obstante uma redução de 1,7% nas quantidades consumidas.

CONSUMOS DE MATERIAL (milhares de contos correntes)			
NATUREZAS	2000	1999	Δ %
Gasóleo	2 356	2 234	5,5
Material para Autocarros (peças, etc.)	485	472	2,8
Outros Consumos	446	443	0,7
TOTAL	3 287	3 149	4,4

6.5 PRODUTIVIDADE

Os indicadores de produtividade tiveram uma inflexão em 2000, apresentando crescimentos muito reduzidos e até uma diminuição.

Consoante o indicador, a produtividade variou entre um crescimento de 0,9% e uma diminuição de 0,1%. Embora estes resultados não sejam totalmente satisfatórios, também não se pode deixar de recordar que surgem no fim de um período de dez anos de contínua melhoria da produtividade.

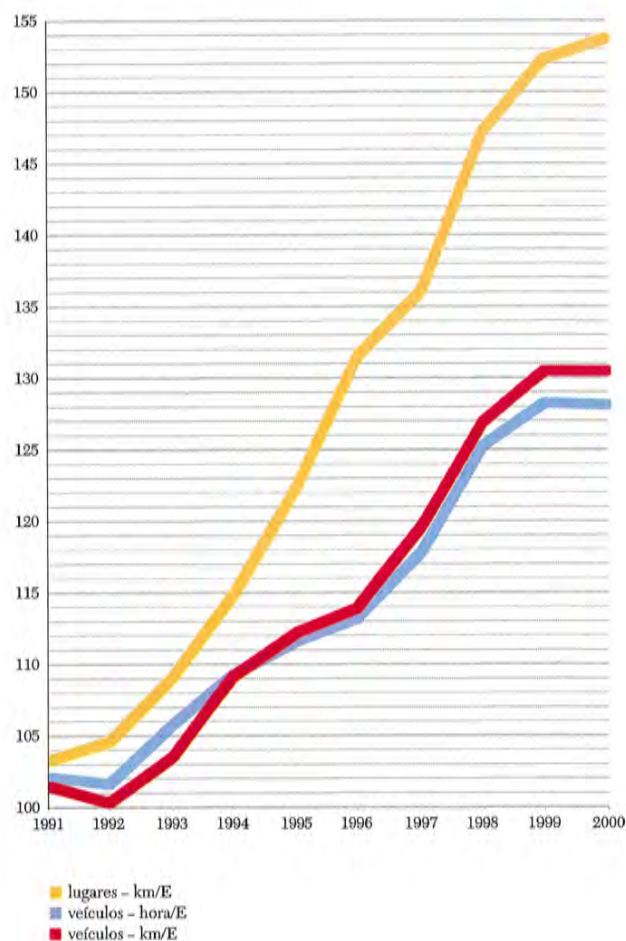
À inflexão verificada não é estranho o peso crescente do pessoal tripulante no efectivo da empresa e a estreita relação entre veículos-hora e horas de trabalho deste tipo de pessoal. Por isso, é no rácio mais influenciado por esta relação que se verifica uma evolução desfavorável.

Os outros rácios conseguem uma evolução mais favorável por beneficiarem do aumento da velocidade comercial e, no caso do rácio baseado nos lugares-Km, da maior lotação média dos veículos utilizados.

INDICADORES DE PRODUTIVIDADE

INDICADORES	2000	1999	Δ %
Lugares - km / Efectivo Médio (milhares)	1 004	995	0,9
Veículos - hora / Efectivo Médio	756	757	-0,1
Veículos - km / Efectivo Médio	10 927	10 889	0,3

Indicadores de Produtividade
(base: 1990=100)



Como resulta da leitura do presente relatório o ano de 2000 trouxe à Empresa alguns motivos de esperança e de preocupação. Entre os primeiros poderá destacar-se:

- A abertura de um novo ciclo de relações entre a CARRIS e o Metropolitano de Lisboa o qual pode vir a moldar de forma positiva o futuro de cada uma das Empresas e o Sistema Multimodal de Transportes da Área Metropolitana de Lisboa;

- A institucionalização da iniciativa “Um dia na Cidade sem o meu automóvel” que poderá vir a desempenhar, em articulação com outras iniciativas, papel decisivo na promoção do transporte público.

Como motivos de preocupação sublinham-se:

- As crescentes limitações que se defrontam para, através do esforço financeiro do Estado, encontrar soluções que respondam ao desequilíbrio económico e financeiro, de carácter estrutural, que afecta a CARRIS e outras empresas de transporte que integram o sector público;

- Os desafios exigentes que são colocados pelas perspectivas de liberalização do sector nos termos que neste momento estão a ser discutidos a nível da Comunidade;

- As dificuldades com que se depara o processo de institucionalização das Autoridades Metropolitanas de Transportes.

Independentemente da natureza dos sinais que nos são enviados pela evolução do enquadramento em que a CARRIS exerce a sua actividade a Empresa deverá tê-los em conta na definição e concretização de uma

estratégia que tente perspectivar, com o rigor possível, as alternativas que se colocam relativamente ao futuro.

A reflexão conduzida por um número significativo de responsáveis pela Empresa nos últimos dois anos permitiu fixar metas e enquadrar caminhos alternativos para as atingir. A proposta de contrato-programa para o período 2001-2004, já elaborada, plasma algumas das linhas de força que, naquele contexto, foram sublinhadas e vai ser, decerto, uma referência para as decisões que nos próximos anos venham a ser tomadas e que respeitam ao futuro da Empresa.

Futuro difícil, mas estimulante. Difícil tendo em conta o desequilíbrio económico e financeiro que afecta a Empresa e as limitações do Orçamento de Estado para responder, em termos adequados, aos custos que um serviço de carácter social, como se configura o transporte colectivo de passageiros, necessariamente acarreta.

Estimulante por exigir dos diversos actores envolvidos e, designadamente, dos responsáveis pela Empresa a procura permanente de soluções e a adopção de medidas que maximizem o retorno económico e social dos meios que o País, através de fundos públicos, investe na Companhia.

Entende-se que o quadro de referência traçado na nova proposta de contrato-programa poderá permitir traçar, com rigor e determinação, a via adequada para assegurar a sustentabilidade da Empresa no médio e longo prazos.

O diálogo institucional em curso vai, decerto, contribuir para a concretização deste objectivo.

8 PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Para cumprimento da alínea f) do número 2 do artigo 66º do Código das Sociedades Comerciais, propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício - prejuízo de 15 176 270 288\$00 - sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como também já foi referido as negociações que no primeiro semestre de 2000 foram mantidas com as Organizações Representativas dos Trabalhadores permitiram chegar a um acordo que balanceou, de forma aceitável, os interesses da Empresa e dos Trabalhadores. Sabendo-se da importância deste acordo, e de outros que se lhe seguirão, para o futuro da CARRIS, designadamente, para a sua sustentabilidade económica e financeira a médio e longo prazo, sublinha-se o equilíbrio encontrado e aproveita-se a oportunidade para louvar os Trabalhadores da Companhia que, com esforço, inteligência e dedicação, contribuíram decisivamente para a continuação do progresso da Empresa e para a melhoria da qualidade do serviço que é prestado à população.

São também devidos agradecimentos a todas as Entidades que têm com a Empresa variadas formas de relacionamento e cooperação e permitiram introduzir melhorias nas condições de exploração e na qualidade do serviço que é oferecido aos nossos clientes.

Realça-se neste contexto o apoio dos Ministérios da Tutela com destaque particular para os Senhores Ministros do Equipamento Social e das Finanças e os Senhores Secretários de Estado dos Transportes, do Tesouro e Finanças e dos Assuntos Fiscais. Sublinha-se ainda o apoio recebido da Câmara Municipal de Lisboa, da Direcção de Transportes Terrestres, da Direcção Geral de Viação e da Polícia de Segurança

Pública, entidades a quem endereçamos o nosso público agradecimento.

É devida também uma palavra de reconhecimento por toda a colaboração prestada pela Mesa da Assembleia Geral e pelo Revisor Oficial de Contas.

Na sequência da eleição realizada na Assembleia Geral da Empresa em 1 de Setembro de 2000 deixou de fazer parte do elenco eleito o Senhor Dr. João Paulo Farinha Franco o qual integrou o Conselho em funções até àquela data.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 2001

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Helder Jacinto de Oliveira

Vogais

Alfredo Jorge Cristovão Carvalho

João Francisco dos Reis Simões

Maria Adelina Pinto Dias Rocha

António de Carvalho Santos e Silva

ANEXO AO RELATÓRIO DE GESTÃO

Accionistas em 31/12/2000

**Relação a que se refere o n.º 4 do Art.º 448.º
do Código das Sociedades Comerciais**

ACCIONISTA	N.º DE ACÇÕES	% DO CAPITAL SOCIAL
Estado Português	23 896 200	100

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Helder Jacinto de Oliveira

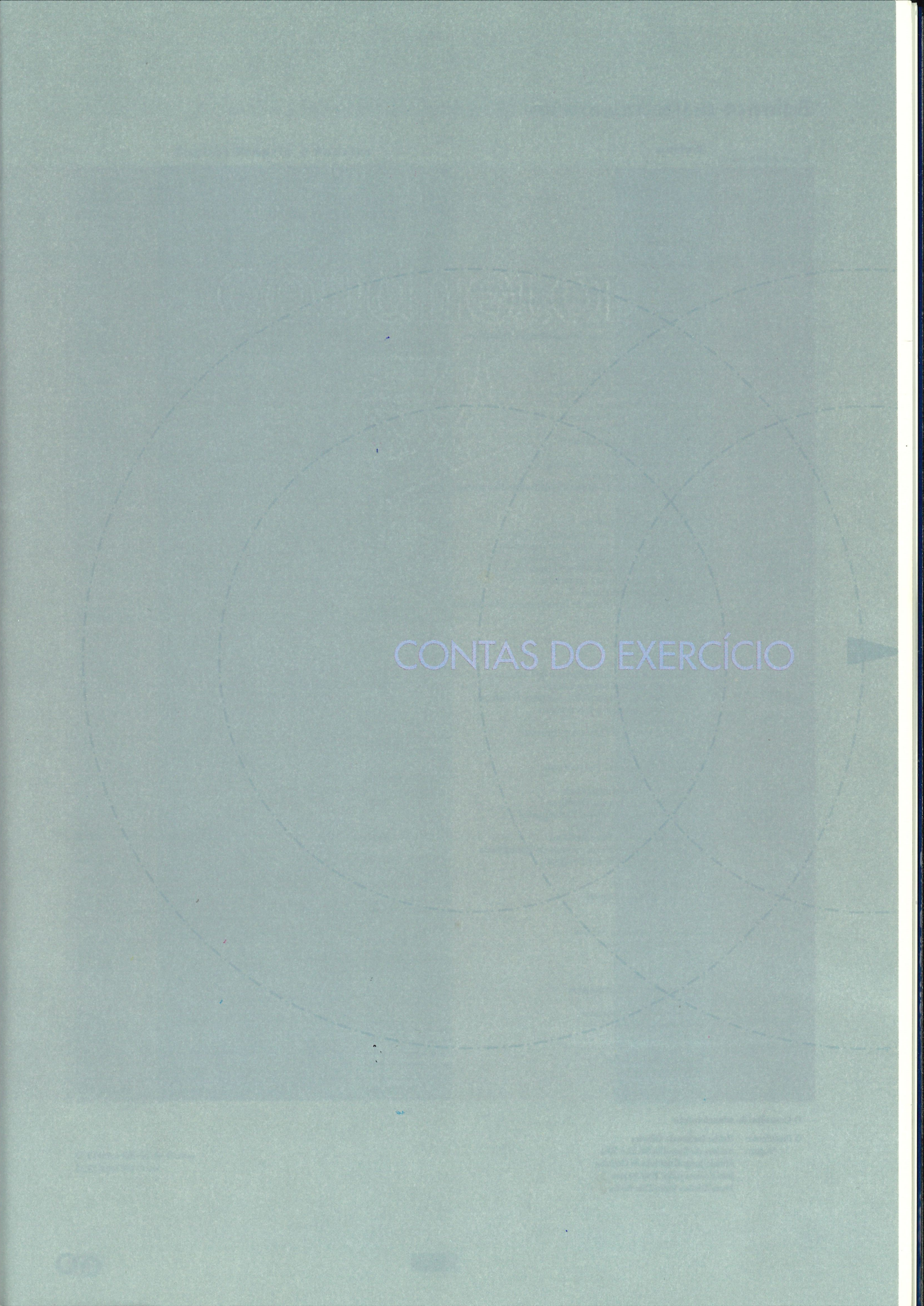
Vogais

Alfredo Jorge Cristovão Carvalho

João Francisco dos Reis Simões

Maria Adelina Pinto Dias Rocha

António de Carvalho Santos e Silva



CONTAS DO EXERCÍCIO

Contas do Exercício

Contas do Exercício

Activo

CÓDIGO DAS CONTAS POC		ACTIVO BRUTO	2000 AMORTIZAÇÕES PROVISÕES	ACTIVO LÍQUIDO	1999 ACTIVO LÍQUIDO
	Imobilizado				
	Imobilizações Incorpóreas:				
431	Despesas de Instalação	180 593	169 849	10 744	58 946
432	Despesas de Investigação e de Desenvolvimento	47 102	18 737	28 365	1 518
433	Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-
434	Trespases	-	-	-	-
441/6	Imobilizações em Curso	-	-	-	28 814
449	Adiantamentos p/ Conta de Imobilizações Incorpóreas	10 621	-	10 621	43 909
		238 316	188 586	49 730	133 187
	Imobilizações Corpóreas:				
421	Terrenos e Recursos Naturais	494 737	-	494 737	494 737
422	Edifícios e Outras Construções	17 492 842	12 756 836	4 736 006	5 361 650
423	Equipamento Básico	41 955 929	27 288 767	14 667 162	14 526 208
424	Equipamento de Transporte	468 070	390 157	77 913	106 143
425	Ferramentas e Utensílios	283 071	242 960	40 111	52 284
426	Equipamento Administrativo	1 652 566	1 395 614	256 952	335 601
427	Taras e Vasilhame	-	-	-	-
429	Outras Imobilizações Corpóreas	3 132	-	3 132	3 132
441/6	Imobilizações em Curso	885 484	-	885 484	375 543
448	Adiantamentos p/ Conta de Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-
		63 235 831	42 074 334	21 161 497	21 255 298
	Investimentos Financeiros:				
4111	Partes de Capital em Empresas do Grupo	51 366	-	51 366	51 366
4112	Partes de Capital em Empresas Associadas	4 500	-	4 500	4 500
4122+4132	Empréstimos a Empresas Associadas	-	-	-	-
4113+414+415	Titulos e Outras Aplicações Financeiras	399 235	6 810	392 425	307 214
4123+4134	Outros Empréstimos Concedidos	-	-	-	-
441/6	Imobilizações em Curso	-	-	-	-
447	Adiantamentos p/Conta de Investimentos Financeiros	-	-	-	-
		455 101	6 810	448 291	363 080
	Circulante				
	Existências:				
36	Matérias Primas, Subsidiárias e de Consumo	529 591	30 750	498 841	552 159
35	Produtos e Trabalhos em Curso	97 255	-	97 255	102 681
34	Subprodutos, Desperdícios, Resíduos e Refugos	-	-	-	-
33	Produtos Acabados e Intermédios	-	-	-	-
32	Mercadorias	-	-	-	-
37	Adiantamentos p/ Conta de Compras	-	-	-	-
		626 846	30 750	596 096	654 840
	Dívidas de Terceiros - Curto Prazo :				
211	Clientes, C/C	263 886	-	263 886	310 053
212	Clientes - Titulos a Receber	-	-	-	-
218	Clientes de Cobrança Duvidosa	3 824	2 854	970	1 383
253+254	Empresas Participadas e Participantes	-	-	-	-
251+255	Outros Accionistas (Sócios)	-	-	-	-
229	Adiantamentos a Fornecedores	2 335	-	2 335	3 425
2619	Adiantamentos a Fornecedores de Imobilizado	-	-	-	-
24	Estado e Outros Entes Públicos	618 609	-	618 609	610 564
262+266+267					
+268+221	Outros Devedores	1 023 463	235 219	788 244	842 841
264	Subscritores de Capital	7	-	7	2 000 000
		1 912 124	238 073	1 674 051	3 768 266
	Depósitos Bancários e Caixa :				
12+13+14	Depósitos Bancários	9 764 918	-	9 764 918	398 161
11	Caixa	579	-	579	579
		9 765 497	-	9 765 497	398 740
	Acréscimos e Diferimentos				
271	Acréscimos de Proveitos	20 117	-	20 117	2 314 064
272	Custos Diferidos	1 765 632	-	1 765 632	1 407 904
		1 785 749	-	1 785 749	3 721 968
	Total de amortizações		42 262 920		
	Total de provisões		275 633		
	TOTAL DO ACTIVO	78 019 464	42 538 553	35 480 911	30 295 379

O Conselho de Administração

O Presidente: Helder Jacinto de Oliveira
 Vogais: António de Carvalho Santos e Silva
 Alfredo Jorge Cristóvão de Carvalho
 João Francisco dos Reis Simões
 Maria Adelina Pinto Dias Rocha

Capital Próprio e Passivo

Unidade: Milhar de Escudos

CÓDIGO DAS CONTAS POC		2000	1999
CAPITAL PRÓPRIO			
51	Capital (119 242 038 euros)	23 905 882	14 500 000
	Acções (Quotas) Próprias:		
521	Valor Nominal	-	-
522	Descontos e Prémios	-	-
53	Prestações Suplementares	-	-
54	Prémio de Emissão de Acções (Quotas)	-	-
55	Ajustamentos de Partes de Cap. em Filiais e Associadas	-	-
56	Reservas de Reavaliação	800 000	800 000
	Reservas:		
571	Reservas Legais	-	-
572	Reservas Estatutárias	-	-
573	Reservas Contratuais	-	-
574 a 579	Outras Reservas	-	-
59	Resultados Transitados	(25 118 849)	(14 162 293)
	SUBTOTAL	(412 967)	1 137 707
88	Resultado Líquido do Exercício	(15 176 270)	(10 950 680)
89	Dividendos Antecipados	-	-
	TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	(15 589 237)	(9 812 973)
PASSIVO			
	Provisões para Riscos e Encargos:		
291	Provisões para Pensões	269 442	229 215
292	Provisões para Impostos	56 600	55 400
293/8	Outras Provisões p/ Riscos e Encargos	692 481	695 347
		1 018 523	979 962
	Dividas a Terceiros - Médio e Longo Prazo:		
	Empréstimos por Obrigações:		
2321	Convertíveis	-	-
2322	Não Convertíveis	9 500 000	10 500 000
231	Dividas a Instituições de Crédito	8 000 000	6 000 000
221	Fornecedores, c/c	-	-
2612	Fornecedores de Imobilizado - Títulos a Pagar	-	-
2611	Fornecedores de Imobilizado - C/C	4 522 199	3 467 851
24	Estado e Outros Entes Públicos	-	-
		22 022 199	19 967 851
	Dividas a Terceiros - Curto Prazo:		
	Empréstimos por Obrigações:		
2321	Convertíveis	-	-
2322	Não Convertíveis	1 000 000	1 000 000
233	Empréstimos por Títulos de Participação	-	-
231+12	Dividas a Instituições de Crédito	19 919 385	11 778 395
269	Adiantamentos por Conta de Vendas	-	-
221	Fornecedores, C/C	965 504	810 761
228	Fornecedores - Facturas em Recepção e Conferência	61 818	58 807
222	Fornecedores - Títulos a Pagar	-	-
2612	Fornecedores de Imobilizado - Títulos a Pagar	-	216 750
253+254	Empresas Participadas e Participantes	2 977	554
251+255	Outros Accionistas (Sócios)	-	-
219	Adiantamentos de Clientes	1 697	-
239	Outros Empréstimos Obtidos	-	-
2611	Fornecedores de Imobilizado, C/C	1 177 685	924 461
24	Estado e Outros Entes Públicos	914 067	913 136
262+263+264 +265+267+268 +211	Outros Credores	402 878	140 533
		24 446 011	15 843 397
	Acréscimos e Diferimentos		
273	Acréscimos de Custos	2 998 187	2 805 488
274	Proveitos Diferidos	585 228	511 654
		3 583 415	3 317 142
	TOTAL DO PASSIVO	51 070 148	40 108 352
	TOTAL C. PRÓPRIO E DO PASSIVO	35 480 911	30 295 379

Demonstração dos resultados por naturezas EM 31 DE DEZEMBRO DE 2000

Custos e Perdas

CÓDIGO DAS CONTAS POC		2000	1999
61	Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas:		
	Mercadorias	-	-
	Matérias	3 286 939	3 149 236
62	Fornecimentos e Serviços Externos	1 914 904	1 777 206
641+642	Custos com o Pessoal:		
	Remunerações	13 932 330	14 156 461
	Encargos Sociais:		
643+644	Pensões	2 527 056	2 439 443
645/8	Outros	5 319 629	5 336 797
66	Amort. do Imob. Corp. e Incorpóreo	3 452 781	3 401 081
67	Provisões	97 356	139 341
63	Impostos	147 731	123 854
65	Outros Custos e Perdas Operacionais	48 201	36 791
	(A)	30 726 927	30 560 210
683+684	Amort. e Provisões de Aplicações e Investimentos Financeiros	-	10 177
	Juros e Custos Similares :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	1 812 018	1 009 105
	(C)	32 538 945	31 579 492
69	Custos e Perdas Extraordinários	32 801	103 065
	(E)	32 571 746	31 682 557
86	Imposto sobre o Rend. do Exercício	10 842	5 318
	(G)	32 582 588	31 687 875
88	Resultado Líquido do Exercício	(15 176 270)	(10 950 680)
		17 406 318	20 737 195

O Conselho de Administração

O Presidente: Helder Jacinto de Oliveira
 Vogais: António de Carvalho Santos e Silva
 Alfredo Jorge Cristóvão de Carvalho
 João Francisco dos Reis Simões
 Maria Adelina Pinto Dias Rocha

O Técnico Oficial de Contas

José Carlos Boa-Alma

Proveitos e Ganhos

Unidade: Milhar de Escudos

CÓDIGO DAS CONTAS POC		2000	1999
71	Vendas:		
	Mercadorias	-	-
	Produtos	-	-
72	Prestações de Serviços	13 930 759	13 930 759
(3)	Variação da Produção	(5 426)	55 241
75	Trabalhos para a Própria Empresa	683 584	838 069
73	Proveitos Suplementares	224 730	182 208
74	Subsídios à Exploração	2 297 995	2 432 349
76	Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	105 220	56 077
	(B)	17 236 862	17 475 246
784	Rendimentos de Particip. de Capital	1 395	
	Rendimentos de Títulos Negoc. e de		
	Outras Aplicações Financeiras :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	26 371	45 548
	Outros Juros e Proveitos Similares :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	21 148	48 914
	(D)	17 285 776	20 757
79	Proveitos e Ganhos Extraordinários	120 542	3 195 644
	(F)	17 406 318	20 737 195

RESUMO

Resultados Operacionais	(B) - (A) =	(13 490 065)	(13 084 964)
Resultados Financeiros	[(D) - (B)] - [(C) - (A)] =	(1 763 104)	(952 977)
Resultados Correntes	(D) - (C) =	(15 253 169)	(14 037 941)
Resultados antes de Impostos	(F) - (E) =	(15 165 428)	(10 945 362)
Resultado Líquido do Exercício	(F) - (G) =	(15 176 270)	(10 950 680)

Demonstração dos Resultados por Funções

Unidade: Milhar de Escudos

	2000	1999
Vendas e Prestações de Serviços ⁽¹⁾	16,228,755	16,343,651
Custo das Vendas e das Prestações de Serviços	-21,353,375	-22,024,783
Resultados Brutos	-5,124,620	-5,681,132
Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	329,950	238,285
Custos de Distribuição	-1,064,051	-1,186,385
Custos Administrativos	-3,569,297	-3,457,628
Outros Custos e Perdas Operacionais	-4,062,047	-2,998,105
Resultados Operacionais	-13,490,065	-13,084,965
Custo Líquido de Financiamento	-1,789,475	-974,720
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	0	0
Ganhos (perdas) em outros investimentos	26,371	21,752
Ganhos (perdas) não usuais	87,741	147,671
Resultados Correntes	-15,165,428	-13,890,262
Impostos sobre os Resultados Correntes	-10,842	-5,318
Resultados Correntes Após Impostos	-15,176,270	-13,895,580
Resultados Extraordinários		2,944,900
Impostos sobre os Resultados Extraordinários		
Resultados Líquidos	-15,176,270	-10,950,680
Resultados por Acção	-1.041	-1.213

(1) 2000 Inclui: 2 297 995 Subsídios à Exploração, sendo
 2 285 714 afectos à Exploração de Serviço Público de Transportes e
 12 281 de Subsídios para a Formação de Pessoal afecto a essa Exploração

1999 Inclui: 2 432 349 Subsídios à Exploração, sendo
 2 385 455 afectos à Exploração de Serviço Público de Transportes e
 46 894 de Subsídios para a Formação de Pessoal afecto a essa Exploração

Demonstração dos Fluxos de Caixa DEZEMBRO DE 2000 (MÉTODO DIRECTO)

Unidade: Milhar de Escudos

	2000	1999
ACTIVIDADES OPERACIONAIS		
Recebimentos de Terceiros	16 546 054	16 320 781
Indemnizações Compensatórias e outros Subsídios	4 595 857	4 233 413
Pagamentos a Fornecedores	- 8 687 725	- 9 245 932
Pagamentos ao Pessoal	- 13 640 715	- 13 391 339
Pagamentos ao Estado	- 6 908 463	- 7 015 687
Fluxos Gerados pelas Operações	- 8 094 992	- 9 098 764
Pagamento (-) / Recebimento do IRC	- 1 205	- 8 654
Fluxos Gerados Antes das Rubricas Extraordinárias	- 8 096 197	- 9 107 418
Receb. Relacionados com Rubricas Extraordinárias	10 697	7 688
Pagam. Relacionados com Rubricas Extraordinárias	- 1 127	- 2 146
Transferência p/ Trabalhos para a Própria Empresa	683 584	838 069
FLUXOS DAS ACTIVIDADES OPERACIONAIS (1)	- 7 403 043	- 8 263 807
ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO		
Recebimentos provenientes de:		
Imobilizações Corpóreas		25 600
Imobilizações Financeiras	194	-
Subsídio ao Investimento	153 818	104 496
Juros	17 013	10 970
Pagamentos respeitantes a:		
Fornecedores de Imobilizado	- 1 575 731	- 1 281 536
Investimentos Financeiros	- 81 014	- 117 396
Imobilizações Corpóreas e Incorpóreas	- 91 076	4 934
Transferência p/ Trabalhos para a Própria Empresa	- 683 584	- 838 069
FLUXOS DAS ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO (2)	- 2 260 380	- 2 091 001
ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO		
Recebimentos provenientes de:		
Empréstimos Obtidos a Médio e Longo Prazo	4 000 000	-
Utilização de Empréstimos a Curto Prazo	22 710 000	20 855 000
Livranças	-	-
Empréstimos Obrigacionistas	-	-
Aumento de Capital	11 400 000	-
Receitas Financeiras	16 298	44 540
Pagamentos respeitantes a:		
Amortização de Empréstimos a Médio e Longo Prazo	- 1 031 500	- 219 000
Amortização de Empréstimos a Curto Prazo	- 18 175 000	- 11 590 000
Amortização de Livranças	-	-
Amortização de Empréstimos Obrigacionistas	- 1 000 000	- 1 000 000
Encargos Financeiros	- 1 527 107	- 1 052 919
FLUXOS DAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO (3)	16 392 691	7 037 621
VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (4)=(1)+(2)+(3)	6 729 268	- 3 317 187
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO PERÍODO	- 1 083 155	2 234 032
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO PERÍODO	5 646 113	- 1 083 155

Anexo à Demonstração dos Fluxos de Caixa

1. Nada a referir.
2. Discriminação dos componentes de Caixa e seus Equivalentes:

Unidade: Milhar de Escudos

RUBRICAS	31-12-2000	31-12-1999
Numerário	579	579
Depósitos bancários, imediatamente mobilizáveis	364 918	398 161
Equivalentes de Caixa:	-	-
- <i>Overdrafts</i>	- 4 119 384	- 1 481 895
Caixa e seus Equivalentes	5 646 113	- 1 083 155
Outras Disponibilidades	9 400 000	-
Disponibilidades Constantes do Balanço	9 765 497	398 740

3. Existem créditos bancários concedidos e não sacados que podem ser utilizados sem restrições no montante de 1 980 616 milhares de escudos.
4. Nada a referir.
5. Na Demonstração dos Fluxos de Caixa, nas rubricas das Actividades Operacionais e de Investimento consta uma parcela referente a "Trabalhos para a Própria Empresa", que embora correndo pelos fluxos operacionais, respeitam na verdade a actividades de investimento.

Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados EXERCÍCIO DE 2000

NOTA

- 1) 3 - Critérios valorimétricos e métodos de cálculo utilizados, relativamente às várias rubricas do Balanço e da Demonstração dos Resultados:
- As demonstrações financeiras refletem os registos contabilísticos da Empresa efectuados no pressuposto da continuidade das operações e em obediência aos demais princípios contabilísticos geralmente aceites.
 - As provisões para cobranças duvidosas estão constituídas em conformidade com o Artigo 34º do código do IRC, com excepção de uma provisão, constituída em anos anteriores para fazer face a dívidas antigas da Câmara Municipal de Lisboa, no valor de 183 914 milhares de escudos.
 - As existências estão valorizadas ao custo de aquisição ou ao custo de produção, existindo uma provisão de 30 750 milhares de escudos para depreciação de existências (materiais eventualmente obsoletos).
 - Como método de custeio das saídas usa-se o custo médio ponderado.
 - O activo imobilizado corpóreo está valorizado ao custo de aquisição ou ao custo de produção, reavaliado de acordo com as disposições legais (Nota 5), utilizando-se como método de cálculo das amortizações o das quotas constantes, sendo a vida útil dos bens como seguidamente se indica:

DESCRIÇÃO	ANOS
Edifícios e outras construções	8 - 100
Equipamento básico:	
Autocarros	8 - 12
Via férrea	16
Carros eléctricos	16
Carros eléctricos articulados	30
Rotáveis de autocarros	8 - 12
Rotáveis de eléctricos	16
Outros	3 - 20
Equipamento de transporte	4 - 6
Ferramentas e utensílios	1 - 14
Equipamento administrativo	1 - 8

- O activo imobilizado incorpóreo está registado ao custo de aquisição e é amortizado pelo método das quotas constantes durante um período de três anos;
- Os custos com a conservação plurienal e grandes reparações em edifícios, autocarros e eléctricos e com as grandes reparações de órgãos rotáveis de autocarros são capitalizados. Estes custos são amortizados segundo o método das quotas constantes, num período de 10 anos para as grandes reparações em edifícios e de quatro anos para as restantes;
- Os restantes custos de manutenção e reparação são considerados custos do exercício em que são incorridos.
- As indemnizações compensatórias, não reembolsáveis, atribuídas pelo Governo à Empresa, para financiar parcialmente as suas operações em cumprimento das obrigações de serviço público, são registadas como subsídios à exploração no exercício em que são atribuídas.

Em 2000 as compensações financeiras atribuídas pelo Governo, ascenderam a 2 285 714 milhares de escudos.

- O Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IRC) é determinado com base em declarações de auto-liquidação, elaboradas de acordo com as normas fiscais vigentes. Estas declarações ficam sujeitas a inspecção e eventual ajustamento pelas autoridades fiscais durante um período de cinco anos, contado a partir dos exercícios a que respeitam. Não se esperam ajustamentos significativos às declarações dos anos anteriores.

Nos termos da legislação em vigor os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos após a sua ocorrência e susceptíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período. Em 31 de Dezembro de 2000, existiam os seguintes prejuízos fiscais (em milhares de escudos):

ANO	PREJUÍZO FISCAL DECLARADO	ANO LIMITE PARA DEDUÇÃO
1996	7 472 536	2002
1997	9 781 810	2003
1998	10 885 993	2004
1999	13 627 977	2005

NOTA

- O conceito de impostos diferidos, resultante das diferenças temporárias entre a base contabilística e a base fiscal dos activos e dos passivos, não é adoptado por não ser previsível que, dado os condicionalismos da Empresa, as suas operações venham a gerar matéria colectável da qual resulte o pagamento de impostos no futuro ou a utilização dos prejuízos fiscais disponíveis.
- 2) 7 - O número médio de pessoas ao serviço da Empresa no exercício foi de 4 088 empregados com contratos sem prazo, ou de 4 189 considerando-se também os contratos a prazo. (Em 1999 eram, respectivamente 4 263 e 4 403)
- 3) 8 - As contas 431 - "Despesas de instalação" e 432 - "Despesas de investigação e de desenvolvimento" contemplam os seguintes registos:

CONTA 431 :

Unidade: milhar de escudos

ANO	DESCRIÇÃO	VALOR
1998	Despesas com aumento de capital	100 371
	Projecto de racionalização de circuitos de correspondência e arquivo - ERINDALE	32 670
	Projecto Carris "Visão 2001" - 3ª fase - Wolf Olin	27 317
1999	Projecto de planeamento estratégico da oferta de transportes.	8 240
2000	Despesas com aumento de capital	11 995
		180 593

CONTA 432 :

Unidade: milhar de escudos

ANO	DESCRIÇÃO	VALOR
1998	Projecto de experimentação de autocarros a biodiesel	4 554
2000	Projecto Calypso - Bilhética	42 547
		47 101

- 4) 10 - Os movimentos ocorridos nas rubricas do activo imobilizado constantes do Balanço e nas respectivas amortizações e provisões, constam dos mapas I e II anexos.
- 5) 12 - As reavaliações do imobilizado corpóreo foram efectuadas ao abrigo dos D. L. 430 / 78 de 27 de Abril, D. L. 219 / 82 de 2 de Junho, D. L. 399 - G / 84 de 28 de Dezembro, D.L. 118 - B / 86 de 27 de Maio, D. L. 111 / 88 de 2 de Abril, D. L. 49 / 91 de 25 de Janeiro, D. L. 264 / 92 de 24 de Novembro e D.L. 31 / 98 de 11 de Fevereiro .
- 6) 13 - As reavaliações efectuadas estão discriminadas no mapa I II em anexo.
- 7) 14 - Com relação às imobilizações corpóreas e em curso:
- a) - Todo o imobilizado esteve afecto à actividade de transportes;
 - As imobilizações que estão implantadas em propriedade alheia têm o valor de 613 675 milhares de escudos;
 - b) - Desde 1994 que não são contabilizados quaisquer custos financeiros.
- 8) 15 - Foi utilizado, durante o exercício, em regime de locação financeira, equipamento básico (autocarros) no valor contabilístico total de 6 466 815 milhares de escudos.
 - O montante das respectivas amortizações acumuladas à data de 31/12/2000 era de 1 871 428 milhares de escudos.
 - Estes bens estão contabilizados em conformidade com a Directriz contabilística nº 25 e como tal registados no activo imobilizado corpóreo.
- 9) 16 - As empresas do grupo e associadas são:
- **Grupo:** CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda., com sede na Rua 1ª de Maio, 103 - 1300 Lisboa, sendo a fracção do capital de 100% no valor de Esc: 50 000 000\$00.
- As contas desta empresa, no exercício de 1999, apresentavam os seguintes valores:

Unidade: milhão de escudos

DESCRIÇÃO	VALOR
- Total do activo líquido	68 925
- Total do capital próprio	53 709
- Total dos proveitos	55 758
- Resultados líquidos	4 058

- Associadas:

PUBLICARRIS - Publicidade na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA., com sede na Av. da República, nº 90 - 2º Dto. - 1600 Lisboa, sendo a fracção do capital de 45% no valor de Esc: 4 500 000\$00.

As contas desta sociedade, no exercício de 1999, apresentavam os seguintes valores:

Unidade: milhão de escudos

DESCRIÇÃO	VALOR
Total do activo líquido	452 182
Total do capital próprio	35 340
Total dos proveitos	764 594
Resultados líquidos	8 979

Dado o facto de ambas as participações nas referidas sociedades serem, materialmente irrelevantes, não se aplicou às contas individuais o estabelecido na 9ª Directriz da CNC, ou seja, a sua valorização pelo método da equivalência patrimonial

Assim, também não se procederá à consolidação das contas por força do Artigo 4º do D. L. 238 / 91 de 2 de Julho.

- 10) 23 - O valor global dos créditos de cobrança duvidosa discrimina-se como segue:

Unidade: milhão de escudos

DESCRIÇÃO	VALOR
- Clientes de cobrança duvidosa	3 824
- Devedores e credores diversos	335 371
- Outros devedores de cobrança duvidosa	63 609

- 11) 25 - Os valores globais das dívidas respeitantes ao pessoal, activas e passivas são as seguintes:

Unidade: milhão de escudos

DESCRIÇÃO	VALOR
- Activas	4 068
- Passivas	29 976

Na rubrica do Balanço "Acréscimos de Custos" estão incluídos encargos a liquidar com férias e subsídio de férias que se vencem em 1 de Janeiro de 2 001, no montante de 2 079 787 milhares de escudos.

- 12) 28 - Não existem pagamentos em mora ao Estado e outros entes públicos.
- 13) 31 - Responsabilidade da Empresa por complementos de pensões de reforma e sobrevivência emergentes do Acordo de Empresa-reservas matemáticas correspondentes, conforme estudo actuarial realizado:

Unidade: milhão de escudos

	2000	1999
Reformados e sobreviventes	27 249 530	27 493 209
Trabalhadores no activo	16 416 226	15 515 735
	43 665 756	43 008 944

Pressupostos actuariais e financeiros considerados:

TABUAS ACTUARIAIS	2000	1999
MORTALIDADE	TV - 73 / 77	
INVALIDEZ	EVK - 80	
	%	
Índice de preços no consumidor	2.5	
Taxa de actualização (diferimento)	5.0	
Taxa técnica actuarial	5.0	
Crescimento salarial nominal	3.5	
Crescimento nominal das pensões	0	

Durante o exercício de 2000 a Companhia pagou 2 524 155 milhares de escudos relativos a complementos de pensões (2 437 732 milhares de escudos em 1999).

- A responsabilidade da Empresa por rendas vincendas de contratos de locação financeira é de 7 104 371 milhares de escudos, os quais incluem 1 032 259 milhares de escudos de Iva dedutível, e valores residuais no montante de 316 602 milhares de escudos.

- A responsabilidade da Empresa por rendas vincendas de contratos de A.L.D. é de 46 038 milhares de escudos.

- 14) 32 - A responsabilidade da Empresa por garantias prestadas ou valores de terceiros que lhe foram confiados, não referidas nas notas anteriores são:

Unidade: milhão de escudos

DESCRIÇÃO	VALOR
- Garantias prestadas	18 708 857
- Senhas de refeição, pertença de funcionários, em poder da Empresa	7 407

No valor das garantias prestadas incluem-se 12 180 000 milhares de escudos de livranças para garantir dívidas a instituições de crédito. Incluem-se, também, 2 075 000 milhares de escudos de livranças para garantir eventuais dívidas a instituições de crédito que, no entanto, em 31/12/2000, apresentavam valor nulo.

- 15) 34 - O desdobramento das contas de provisões acumuladas e a explicitação dos movimentos ocorridos no exercício, constam do mapa IV em anexo.
- 16) 35 - Por Deliberação da Assembleia Geral Extraordinária de 1 de Setembro de 2000 foi redenominado o Capital Social da Empresa em euros, passando o mesmo a ser de 72 355 000 euros (14 505 875 contos), constituído por 14 500 000 acções com valor nominal de 4,99 euros. Decorrente da redenominação resultou um aumento do Capital Social em 5 875 contos que foi contabilizado por contrapartida da conta de Resultados Transitados.
- Por Deliberação Social Unânime Por Escrito de 27 de Dezembro, procedeu-se ao aumento do Capital da Sociedade em 46 887 038 euros (9 400 007 contos), subscrito na íntegra pelo Estado, passando o mesmo para 119 242 038 euros (23 905 882 contos). A realização do aumento de Capital deliberado e subscrito foi efectuada através do Fundo de Regularização da Dívida Pública.
- 17) 36 - O Capital da Empresa está dividido em 23 896 200 acções ordinárias nominativas, cujo valor nominal é de 4,99 euros.
- 18) 37 - O Estado Português é detentor de 100% do Capital Social da Empresa.
- 19) 39 - O saldo da conta de Reservas de Reavaliação era, no início e no fim do exercício, de 800 000 milhares de escudos.
- 20) 40 - Na rubrica "Capitais Próprios" - "Resultados Transitados", foi incorporado o resultado líquido do exercício anterior (prejuízo) na importância de 10 950 680 milhares de escudos, e, também, o montante, a débito, de 5 875 milhares de escudos resultante da redenominação do capital social para euros, após o que o seu saldo ascendeu a 25 118 849 milhares de escudos, correspondente a resultados acumulados.
- No corrente exercício foi gerido o resultado líquido (prejuízo) de 15 176 270 milhares de escudos.

21) 41 - A demonstração do custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas consta do mapa V em anexo.

22) 42 - A demonstração da variação da produção consta do mapa VI - I em anexo.

- A demonstração do custo das vendas e das prestações de serviços consta do mapa VI - II em anexo.

23) 43 - As remunerações atribuídas aos membros dos órgãos sociais da Empresa, relacionadas com o exercício das respectivas funções foram:

- Remunerações do Conselho de Administração:	65 733 contos
- Senhas de presença da Mesa da Assembleia Geral:	836 contos
Total	66 569 contos

24) 44 - A repartição do valor líquido das prestações de serviços, somente no mercado interno, é a seguinte:

Unidade: milhar de escudos	
DESCRIÇÃO	VALOR
- Serviço Público	13 421 366
- Alugueres	74 450
- Aluguer de espaços para publicidade	183 317
- Outras	251 626
TOTAL	13 930 759

25) 45 - A demonstração dos resultados financeiros consta do mapa V I I em anexo.

26) 46 - A demonstração dos resultados extraordinários consta do mapa V I I I em anexo.

27) 47 - Para efeito do disposto no despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, publicado na 2ª série do D.R. nº 151 de 3/7/80, as despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores foram, no exercício, as seguintes:

Unidade: milhar de escudos	
DESCRIÇÃO	VALOR
- Custo das matérias consumidas	338
- Fornecimentos e serviços externos	52
- Custos com pessoal	111 561
- Outros custos (fotocópias)	109
- Amortizações do Imobilizado Corpóreo	9
TOTAL	112 069

Houve, em média, 10 trabalhadores afectos, a tempo inteiro, a estas estruturas.

28) 48 - OUTRAS INFORMAÇÕES

a) - A actividade principal da Companhia - exploração de transportes colectivos de superfície na cidade de Lisboa - resulta de uma concessão em regime de exclusividade, renovada pela Câmara Municipal de Lisboa em 1973 por um período de 50 anos.

b) - Tendo em vista a redução programada de efectivos, a Empresa tem vindo a conceder incentivos visando a cessação de contratos de trabalho por comum acordo.

Manteve-se o princípio, iniciado em 1995, de repartir os custos com estas cessações de contratos de trabalho por três exercícios, atendendo ao seu efeito de redução de encargos em anos futuros, em vez do seu registo integral no ano da cessação/pagamento.

Deste modo, o Balanço e a Demonstração dos Resultados reflectem os seguintes registos:

Unidade: milhar de escudos	
DESCRIÇÃO	VALOR
Em Custos com Pessoal	
- De cessações de 2000	579 052
- De cessações de 1999	464 782
- De cessações de 1998	325 411
	1369 245
Em Custos Diferidos	
- De cessações de 2000	1158 104
- De cessações de 1999	464 782
	1622 886

c) - Em 31 de Dezembro de 2000, a composição dos empréstimos era a seguinte:

Unidade: milhar de escudos		
EMPRÉSTIMOS	CURTO PRAZO	MÉDIO E LONGO PRAZO
Empréstimos por obrigações		
Não convertíveis		
Emissão de 1995		2 500 000
Emissão de 1996	1 000 000	2 000 000
Emissão de 1998	-	5 000 000
	1 000 000	9 500 000
Empréstimos bancários		
Empréstimos internos	19 919 384	8 000 000
	19 919 384	8 000 000
TOTAL	20 919 384	17 500 000

Na rubrica do Balanço "Acréscimos de Custos" estão incluídos, referentes a empréstimos, 553 404 milhares de escudos de encargos financeiros, vencidos e não pagos em 31 de Dezembro de 2000

Em 31 de Dezembro de 2000, os saldos em dívida dos empréstimos bancários venciam juros a taxas anuais compreendidas, na generalidade entre 5,00% e 5,75%. Os empréstimos por obrigações venciam juros a taxas anuais compreendidas entre 4,75% e 5,2111%

Conforme referido na Nota 14) - 32 do POC, a Companhia tem responsabilidades por garantias prestadas em empréstimos obtidos.

d) - A rubrica do Balanço "Títulos e Outras Aplicações Financeiras" regista o montante líquido de 303 658 milhares de escudos, respeitante a títulos da dívida pública detidos pela Empresa para garantir pensões de acidentes de trabalho de que foi auto seguradora até 8 de Janeiro de 1999.

Unidade: Milhar de Escudos

RUBRICAS	SALDO INICIAL	AUMENTOS	ALIENAÇÕES	TRANSFERÊNCIAS E ABATES	SALDO FINAL
Imobilizações Incorpóreas:					
Despesas de Instalação	416,473	11,996	-	(247,876)	180,593
Despesa de Investigação e de Desenvolvimento	4,554	6,431	-	36,117	47,102
Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-	-
Trespases	-	-	-	-	-
Imobilizações em Curso	28,814	-	-	(28,814)	-
Adiantamentos por C/ Imobilizações Incorpóreas	43,909	2,829	-	(36,117)	10,621
	493,750	21,256	-	(276,690)	238,316
Imobilizações Corpóreas:					
Terrenos e Recursos Naturais	494,737	-	-	-	494,737
Edifícios e Outras Construções	17,417,776	50,535	-	24,531	17,492,842
Equipamento Básico	40,445,409	2,526,236	67,591	(948,125)	41,955,929
Equipamento de Transporte	480,068	24,827	32,645	(4,180)	468,070
Ferramentas e Utensílios	268,185	5,743	-	9,143	283,071
Equipamento Administrativo	1,796,757	55,052	1,684	(197,559)	1,652,566
Taras e Vasilhame	-	-	-	-	-
Outras Imobilizações Corpóreas	3,132	-	-	-	3,132
Imobilizações em Curso	375,543	622,262	-	(112,321)	885,484
Adiantamentos por C/ Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-	-
	61,281,607	3,284,655	101,920	(1,228,511)	63,235,831
Investimentos Financeiros:					
Partes de Capital em Empresas do Grupo	51,366	-	-	-	51,366
Partes de Capital em Empresas Associadas	4,500	-	-	-	4,500
Empréstimos a Empresas Associadas	-	-	-	-	-
Investimentos em Imóveis	-	-	-	-	-
Títulos e Outras Aplicações Financeiras	317,779	81,456	-	-	399,235
Outros Empréstimos Concedidos	-	-	-	-	-
Imobilizações em Curso	-	-	-	-	-
Adiantamentos por C/ Investimentos Financeiros	-	-	-	-	-
	373,645	81,456	-	-	455,101
TOTAL	62,149,002	3,387,367	101,920	(1,505,201)	63,929,248

Amortizações e Provisões NOTA 04-10 DO POC

Unidade: Milhar de Escudos

RUBRICAS	SALDO INICIAL	REFORÇO (a)	REGULARIZAÇÕES (b)	SALDO FINAL
Imobilizações Incorpóreas:				
Despesas de Instalação	357,527	60,197	(247,875)	169,849
Despesas de Investigação e de Desenvolvimento	3,036	15,701	-	18,737
Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-
Trespases	-	-	-	-
	360,563	75,898	(247,875)	188,586
Imobilizações Corpóreas:				
Terrenos e Recursos Naturais	-	-	-	-
Edifícios e Outras Construções	12,056,126	703,019	(2,309)	12,756,836
Equipamento Básico	25,919,201	2,426,793	(1,057,227)	27,288,767
Equipamento de Transporte	373,926	52,425	(36,194)	390,157
Ferramentas e Utensílios	215,902	29,627	(2,569)	242,960
Equipamento Administrativo	1,461,155	165,020	(230,561)	1,395,614
Taras e Vasilhame	-	-	-	-
Outras Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-
	40,026,310	3,376,884	(1,328,860)	42,074,334
Investimentos Financeiros:				
Títulos e Outras Aplicações Financeiras	10,565	-	(3,755)	6,810
Investimentos em Imóveis	-	-	-	-
	10,565	-	(3,755)	6,810
TOTAL	40,397,438	3,452,782	(1,580,490)	42,269,730

(a) Corresponde às amortizações registadas no Exercício

(b) Inclui reduções por Abates ou Alienações

Quadro Discriminativo das Reavaliações NOTA 06-13 DO POC

Unidade: Milhar de Escudos

RUBRICAS	CUSTOS HISTÓRICOS (a)	REAVALIAÇÕES (a) (b)	VALORES CONTABILÍSTICOS REAVALIADOS (a)
Imobilizações Corpóreas:			
Terrenos e Recursos Naturais	51,811	442,926	494,737
Edifícios e outras construções	1,680,468	3,055,538	4,736,006
Equipamento Básico	13,911,708	755,454	14,667,162
Equipamento de Transporte	77,913	0	77,913
Ferramentas e Utensílios	40,071	40	40,111
Equipamento Administrativo	256,248	704	256,952
Outras Imobilizações Corpóreas	3,132	0	3,132
TOTAL	16,021,351	4,254,662	20,276,013

(a) - Líquidos de Amortizações

(b) - Englobam as Sucessivas Reavaliações

Mapa de Provisões NOTA 15 - 34 DO POC

	CONTAS	SALDO INICIAL	AUMENTO	REDUÇÃO	SALDO FINAL
19	Provisões para Aplicações de Tesouraria	-	-	-	-
28	Provisões para Cobranças Duvidosas	220 737	18 078	742	238 073
29	Provisões para Riscos e Encargos	979 962	79 279	40 718	1 018 523
39	Provisões para Depreciação de Existências	30 750	-	-	30 750
49	Provisões para Investimentos Financeiros	10 565	-	3 755	6 810

Demonstração do Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas NOTA 21 - 41 DO POC

MOVIMENTOS	SUBSIDIÁRIAS E DE CONSUMO
Existências Iniciais	- 582 909
Compras	- 3 233 621
Regularização de Existências	- -
Existências Finais	- -529,591
CUSTOS NO EXERCÍCIO	- 3 286 939

Demonstração da Variação da Produção

NOTA 22 - 42 DO POC

Unidade: Milhar de Escudos

MOVIMENTOS	PRODUTOS ACABADOS E INTERMÉDIOS	SUBPRODUTOS, DESPERDÍCIOS RESÍDUOS E REFUGOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
Existências Finais	-	-	97,255
Regularização de Existências	-	-	-
Existências Iniciais	-	-	-102,681
Aumento / Redução no Exercício	-	-	-5,426

Demonstração do Custo das Vendas e das Prestações de Serviços

NOTA 22 - 42 DO POC

Unidade: Milhar de Escudos

MOVIMENTOS	PRODUTOS ACABADOS E INTERMÉDIOS	SUBPRODUTOS, DESPERDÍCIOS RESÍDUOS E REFUGOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
Existências Iniciais	102,681	-	-
Entradas Provenientes da Produção	76,964	-	21,270,985
Regularização de Existências	-	-	-
Saídas para a Produção e Imobilizado	-	-	-
Existências Finais	-97,255	-	-
Custo das Vendas e das Prestações de Serviços	82,390	-	21,270,985

Demonstração dos Resultados Financeiros NOTA 25 - 45 DO POC

CUSTOS E PERDAS		EXERCÍCIO	
		2000	1999
681	Juros Suportados	1 764 927	961 951
682	Perdas em Empresas do Grupo e Associadas	-	-
683	Amortizações de Investimentos em Imóveis	-	-
684	Provisões para Aplicações Financeiras	-	10 177
685	Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	-	9
686	Descontos de pronto pagamento Concedidos	-	-
687	Perdas na Alienação de Aplicações de Tesouraria	-	-
688	Outros Custos e Perdas Financeiros	47 091	47 145
RESULTADOS FINANCEIROS		(1 763 104)	(952 977)
		48 914	66 305

Demonstração dos Resultados Extraordinários NOTA 26 - 46 DO POC

CUSTOS E PERDAS		EXERCÍCIOS	
		2000	1999
691	Donativos	2 169	6 781
692	Dívidas Incobráveis	168	3 465
693	Perdas em Existências	-	-
694	Perdas em Imobilizações	29 782	57 211
695	Multas e Penalidades	115	5 998
696	Aumentos de Amortizações e de Provisões	-	-
697	Correcções Relativas a Exercícios Anteriores	-	-
698	Outros Custos e Perdas Extraordinários	567	29 609
RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS		87 741	3 092 580
		120 542	3 195 644

Unidade: Milhar de Escudos

PROVEITOS E GANHOS		EXERCÍCIOS	
		2000	1999
781	Juros Obtidos	26 917	51 204
782	Ganhos em Empresas do Grupo e Associadas	-	-
783	Rendimento de Imóveis	10 583	11 419
784	Rendimento de Participações de Capital	1 395	-
785	Diferenças de Câmbio Favoráveis	-	-
786	Descontos de Pronto Pagamento Obtidos	5 202	3 321
787	Ganhos na Alienação de Aplicações de Tesouraria	-	-
788	Outros Proveitos e Ganhos Financeiros	4 817	361
		48 914	66 305

Unidade: Milhar de Escudos

PROVEITOS E GANHOS		EXERCÍCIOS	
		2000	1999
791	Restituição de Impostos	45	-
792	Recuperação de Dívidas	-	-
793	Ganhos em Existências	-	-
794	Ganhos em Imobilizações	10 451	36 012
795	Benefícios de Penalidades Contratuais	38	17 444
796	Reduções de Amortizações e de Provisões	45 215	3 062 197
797	Correcções Relativas a Exercícios Anteriores	-	-
798	Outros Proveitos e Ganhos Extraordinários	64 793	79 991
		120 542	3 195 644

Demonstração da Origem e da Aplicação de Fundos

Origem dos Fundos

INTERNAS		
Resultado Líquido do Exercício	-15,176,270	
Resultado Transitados	-5,875	
Amortizações:		
Do Exercício	3,452,781	
Varição de Provisões	52,141	-11,677,223
EXTERNAS		
Aumentos dos Capitais Próprios:		
Aumentos de Capital e de Prestações Suplementares	9,405,882	
Movimentos Financeiros a Médio e Longo Prazo:		
Diminuições de Investimentos Financeiros:		
Investimentos em Imóveis	-	
Títulos e outras Aplicações Financeiras	-	9,405,882
Aumento das Dívidas a Terceiros:		
Dívidas a Instituições de Crédito	2,000,000	
Fornecedores de Imobilizado, c/c	1,054,348	3,054,348
Diminuições de Imobilizações:		
Cessão de Imobilizações		
(Pelo Valor Contabilístico Líquido)		
Imobilizações Incorpóreas:		
Imobilizações em Curso		
Imobilizações Corpóreas:		
Terrenos e Recursos Naturais	126	
Edícios e Outras Construções	11,218	
Equipamento Básico	632	
Equipamento de Transporte	48	
Ferramentas e Utensílios	496	
Equipamento Administrativo	-	
Outras Imobilizações Corpóreas	17,867	30,387
Diminuição dos Fundos Circulantes		3,573,973
		4,387,367

Aplicação dos Fundos

Unidade: Milhar de Escudos

Movimentos Financeiros a Médio e Longo Prazo		
Aumentos de Investimentos Financeiros:		
Partes de Capital em Empresas do Grupo	-	
Títulos e Outras Aplicações Financeiras	81,456	81,456
Diminuições de Dívidas a Terceiros a M. e L. Prazo:		
Empréstimos p/ Obrigações não Convertíveis	1,000,000	1,000,000
Aumentos de Imobilizações:		
Trabalhos da Empresa para Ela Própria	683,584	3,305,911
Aquisição de Imobilizações	2,622,327	
		4,387,367

Demonstração das Variações dos Fundos Circulantes

Unidade: Milhar de Escudos

Aumentos das Dívidas de Terceiros a C. Prazo		Diminuição das Existências	
Estado e Outros Entes Públicos	8,044	Matérias primas subsidiárias e de consumo	53,319
Diminuições das Dívidas a Terceiros a C. Prazo		Produtos e Trabalhos em Curso	5,426
Fornecedores de Imobilizado - Titulos a Pagar	216,750	Diminuição das Dívidas de Terceiros a C. Prazo	
Aumentos das Disponibilidades		Clientes c/c	46,167
Depósitos bancários	9,366,757	Clientes de Cobrança Duvidosa	1,155
Aumentos de Acréscimos e Diferimentos		Adiantamentos a Fornecedores	1,089
Custos diferidos	357,728	Outros Devedores	36,521
Diminuição dos Fundos Circulantes	3,573,973	Subscritores de capital	1,999,993
		Aumentos das Dívidas a Terceiros a C. Prazo	
		Dívidas a instituições de Crédito	8,140,989
		Fornecedores c/c	154,743
		Fornecedores – Facturas em Recepção e conferência	3,010
		Empresas Participadas e Participantes	2,423
		Adiantamentos de Clientes	1,697
		Fornecedores de Imobilizado c/c	253,224
		Estado e Outros Entes Públicos	931
		Outros credores	262,345
		Aumentos de Acréscimos e Diferimentos	
		Acréscimos de Custos	192,699
		Proveitos Diferidos	73,574
		Diminuições de Acréscimos e Diferimentos	
		Acréscimos de Proveitos	2,293,947
	13,523,252		13,523,252

Informações Adicionais em EUROS

Taxa de Conversão : 200\$482

	2000	1999
CAPITAL PRÓPRIO	-77,758,785.37	-48,946,906.32
Passivo:		
Médio e Longo Prazo	109,846,264.91	99,599,223.68
Curto Prazo	144,890,556.41	100,460,399.46
Activo Total	176,978,035.95	151,112,716.82
Vendas e Prestações de Serviços	69,486,332.64	69,389,281.41
Trabalhos para a Própria Empresa	3,409,700.39	4,180,269.74
Subsídios à Exploração	11,462,350.76	12,132,506.58
Custos com o Pessoal	108,633,266.58	109,399,852.60
Resultados Operacionais	-67,285,467.58	-65,267,526.72
Resultados Financeiros	-8,794,328.88	-4,753,429.93
Resultados Correntes	-76,079,796.46	-70,020,956.65
Resultados antes de Impostos	-75,644,836.51	-54,595,237.67
Resultado Líquido do Exercício	-75,698,917.05	-54,621,762.90

RELATÓRIO E PARECER
DA SOCIEDADE DE REVISORES
OFICIAIS DE CONTAS

RELATÓRIO E PARECER DA SOCIEDADE DE REVISORES OFICIAIS DE CONTAS

(EM CONFORMIDADE COM O ART.º 3º DO DECRETO-LEI Nº 26-A/96, DE 27 DE MARÇO)

Senhores Accionistas,

No cumprimento das disposições legais aplicáveis, submetemos à esclarecida apreciação de V.Exas. os nossos Relatório e Parecer sobre o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., relativos a 2000.

Relatório

1. Acompanhámos com regularidade, ao longo do exercício, a actividade da empresa através da leitura e análise das actas do Conselho de Administração, reunindo com este órgão, ou isoladamente com os seus membros, e com os Serviços da empresa. Fizemo-lo também através do exame de contratos, livros, registos contabilísticos e, por amostragem, documentos de suporte das operações.

2. Os relatórios dos trabalhos efectuados pelo Gabinete de Auditoria Interna e o relatório e parecer sobre as contas do exercício emitidos pelos Auditores Independentes Multinacionais foram também documentos úteis para o desempenho das nossas funções.

3. O Conselho de Administração e os Serviços prestaram-nos os esclarecimentos que lhes solicitámos sobre as análises e verificações a que procedemos.

4. Existe concordância entre o conteúdo do Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras.

5. É nossa convicção de que os documentos de prestação de contas observam as disposições legais aplicáveis e os princípios contabilísticos geralmente aceites, e permitem compreender a situação financeira da empresa em 31 de Dezembro de 2000, o resultado apurado e os fluxos de caixa no exercício. Devem, no entanto, ser consideradas as Reservas e as Ênfases que constam da Certificação Legal das Contas.

6. Os critérios valorimétricos e as políticas contabilísticas utilizados são referidos na Nota 1 (3 do POC) do Anexo.

7. Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 01 de Setembro de 2000 foi deliberado fazer a redenominação do Capital Social em Euro que foi fixado em 72 355 000 Euro (14 505 875 contos) representado por 14 500 000 acções de valor nominal de 4,99 Euro. A contabilidade da empresa passou a ser feita em Euro desde 01 de Janeiro de 2001.

8. O Capital Próprio da empresa em 31 de Dezembro de 2000 apresenta um valor negativo de 15 589 237 contos, consequência dos prejuízos que transitaram de anos anteriores (25 118 849 contos) e do prejuízo do exercício de 2000 (15 176 270 contos), sem considerar as responsabilidades por complementos de pensões não provisionadas, avaliadas naquela data em 43 665 756 contos. Esta situação coloca a continuidade da empresa dependente

do apoio financeiro do seu accionista que em 2000 subscreveu e realizou um aumento de capital de 46 887 038 Euro (9 400 007 contos), e atribuiu 2 285 714 contos de indemnizações compensatórias, no conjunto um apoio muito superior (7 384 769 contos) ao dado no exercício anterior (2 000 000 de contos de aumento de capital e 2 300 952 de contos de indemnizações compensatórias), no entanto insuficiente para afastar as preocupações financeiras da gestão da empresa, pois o Capital Próprio negativo aumentou de 9 812 973 contos em 1999, para 15 589 237 contos em 2000. Torna-se, por isso, muito importante a definição de uma estratégia a prazo do accionista Estado com vista ao saneamento da situação financeira apresentada, tendo sobretudo em atenção a avaliação cuidadosa dos preços sociais praticados pela empresa face aos custos reais do serviço prestado, e a resolução da pesada responsabilidade não fundada nem provisionada dos complementos de pensões.

9. O Conselho de Administração descreve com muita clareza e pormenor, no bem elaborado Relatório de Gestão, a sua acção na condução dos negócios da empresa, e os principais factores que condicionaram e influenciaram a actividade, o resultado, os fluxos de caixa e a situação financeira em 2000. Perspectiva, também, a evolução e os objectivos futuros a atingir pela CARRIS.

10. Emitimos a Certificação Legal das Contas e o Relatório Anual que nos competem como Revisores Oficiais de Contas.

11. Agradecemos ao Conselho de Administração a amável referência que faz no seu Relatório à nossa colaboração, a qual só pode ser atribuída ao profissionalismo que utilizamos no desempenho das nossas funções, no exercício das quais preservamos sempre a nossa total independência.

Parecer

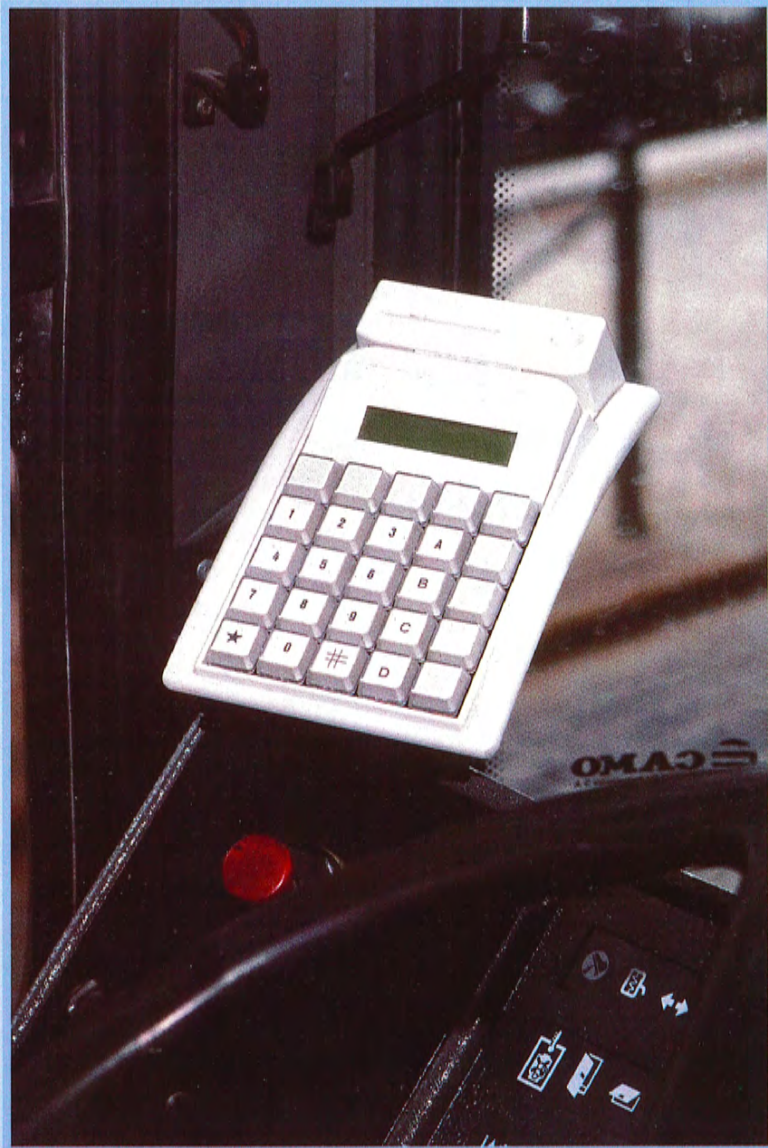
Sem prejuízo do exposto atrás no Relatório, somos de parecer que merecem a Vossa aprovação:

1. O Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras referentes ao exercício de 2000 apresentados pelo Conselho de Administração;

2. A Proposta de Aplicação de Resultados.

Lisboa, 01 de Março de 2001

RRR – Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues & Silvério Rodrigues, SROC n.º 88, representada pelo sócio Dr. Leontino Raimundo Aleixo – ROC n.º 98





CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

Introdução

1. Examinámos as Demonstrações Financeiras anexas da COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2000, (que evidencia um total de Balanço de 35 480 911 contos e um total de Capital Próprio negativo de 15 589 237 contos, incluindo um Resultado Líquido negativo de 15 176 270 contos), as Demonstrações dos Resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

Responsabilidades

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração da CARRIS a preparação de Demonstrações Financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa e o resultado das suas operações, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas Demonstrações Financeiras.

Âmbito

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as Demonstrações Financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto, o referido exame inclui:

- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das Demonstrações Financeiras e a avaliação das estimati-

vas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração da CARRIS, utilizadas na sua preparação;

- a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;

- a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e

- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das Demonstrações Financeiras.

5. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Reservas

6.1. O Acordo de Empresa em vigor dá direito a complementos de pensões de reforma por velhice, invalidez e sobrevivência. A CARRIS apenas regista como custo do exercício os complementos nele pagos. Em 2000, o pagamento de complementos de pensões totalizou 2 524 155 contos. Não tem sido constituído fundo nem criada qualquer provisão para fazer face às responsabilidades com os complementos de pensões. Estas responsabilidades foram avaliadas por cálculo actuarial referido a 31 de Dezembro de 2000 em 43 665 756 contos, sendo 27 249 530 contos relativos a reformados e sobreviventes, e 16 416 226 contos respeitantes a trabalhadores no activo. O valor actual das responsabilidades por serviços até 31.12.00 dos trabalhadores no activo foi determinado pelo Método do "Unit Credit" projectado. Os pressupostos usados no cálculo das responsabilidades antes referidas estão descritos na Nota 13 (31 do POC) do Anexo.

6.2. A empresa tem vindo a fazer, desde 1995, reestruturações que conduziram a reduções de efectivos através da cessação de contratos de trabalho por

comum acordo, com a concessão de incentivos materiais. Baseada no facto das reestruturações e consequentes reduções de pessoal implicarem economias de custos nos exercícios futuros, a empresa tem vindo a repartir os custos das cessações por três exercícios. Os efeitos quantificados do critério seguido nos custos do exercício (1 369 245 contos) e em custos diferidos para os dois exercícios seguintes (1 622 886 contos) estão relatados na Nota 28 (48 b) do POC) do Anexo. Os pagamentos de incentivos de cessação que afectam os custos do exercício de 2000 foram efectuados em 1998 (325 411 contos), 1999 (464 782 contos) e 2000 (579 052 contos). Os princípios contabilísticos geralmente aceites obrigam a que os pagamentos dos incentivos de cessação de contratos de trabalho sejam reconhecidos no exercício em que são efectuados.

Opinião

7. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos significativos das situações descritas no parágrafo n.º 6 acima, as Demonstrações Financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os restantes aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., em 31 de Dezembro de 2000, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites.

Ênfases

8. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

8.1. Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 01 de Setembro de 2000, foi deliberado redenominar em Euro o Capital Social da sociedade que passou a ser representado por 14 500 000 acções de valor nominal de 4,99 Euro, no valor de 72 355 000 Euro

(14 505 875 contos), tendo a redenominação originado um aumento do Capital Social de 5 875 contos que foi registado por contrapartida da conta de Resultados Transitados. (Vidé Nota 16 (35 do POC) do Anexo).

8.2. A actividade de transportes colectivos urbanos de superfície que a CARRIS desenvolve na cidade de Lisboa tem vindo a gerar prejuízos que em 31.12.2000 totalizam 40 295 119 contos, sendo 25 118 849 contos relativos a exercícios anteriores e 15 176 270 contos referentes ao exercício de 2000.

O Estado Português tem vindo a contribuir para financiar a situação através de indemnizações compensatórias e de dotações para capital. Em 2000 os subsídios à exploração totalizaram 2 297 995 contos, dos quais a indemnização compensatória representa 2 285 714 contos (valor este inferior em 15 238 contos ao de 1999), e houve uma dotação de capital de 46 887 038 Euro (9 400 007 contos) (valor superior em 7 400 007 contos ao de 1999) realizada em 29 de Dezembro de 2000, que elevou o Capital Social para 119 242 038 Euro (23 905 882 contos). O Capital Próprio da CARRIS em 31.12.2000 apresenta um valor negativo de 15 589 237 contos. Se a este montante adicionarmos as responsabilidades referidas no parágrafo n.º 6.1. atrás, o Capital Próprio atinge o valor negativo de 59 254 993 contos. Portanto, a continuidade das operações socialmente indispensáveis que a CARRIS desenvolve está dependente da manutenção do suporte financeiro do Estado (accionista a 100%), compensando, de uma forma objectiva, a insuficiência dos preços sociais praticados para a cobertura dos custos suportados, e saneando a situação financeira deficitária existente em 31 de Dezembro de 2000. (Vidé Notas 1 (3 do POC), 16 (35 do POC) e 20 (40 do POC) do Anexo).

Lisboa, 01 de Março de 2001

RRR – Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues & Silvério
Rodrigues, SROC n.º 88, representada pelo sócio
Dr. Leontino Raimundo Aleixo – ROC n.º 98

